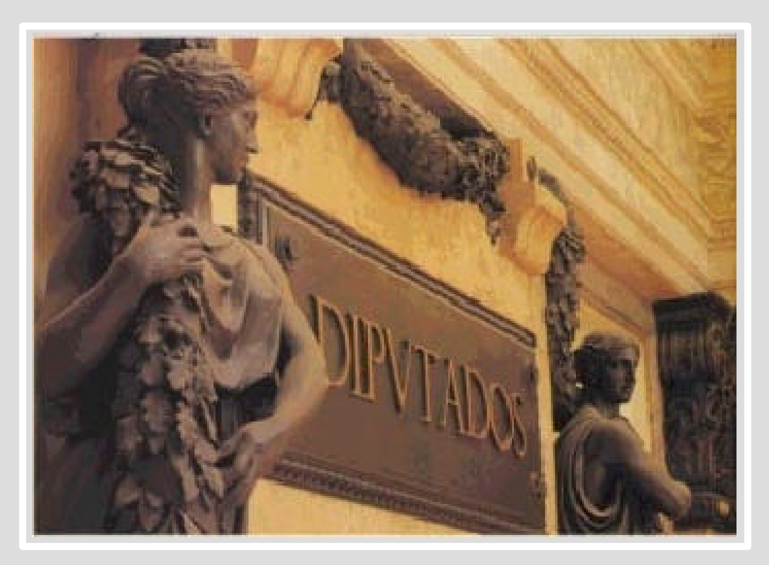
NÚMERO 3191 MONTEVIDEO, MIÉRCOLES 17 DE MARZO DE 2004



República Oriental del Uruguay

DIARIO DE SESIONES



CÁMARA DE REPRESENTANTES

10ª SESIÓN (EXTRAORDINARIA)

PRESIDEN LOS SEÑORES REPRESENTANTES

DOCTOR JOSÉ AMORÍN BATLLE
(Presidente)

CONTADOR ÁLVARO ALONSO
(1er. Vicepresidente)

Y DOCTOR LUIS JOSÉ GALLO IMPERIALE
(4to. Vicepresidente)

ACTÚAN EN SECRETARÍA LOS TITULARES DOCTOR HORACIO D. CATALURDA Y DOCTORA MARGARITA REYES GALVÁN Y LOS PROSECRETARIOS DOCTOR JOSÉ PEDRO MONTERO Y SEÑOR ENRIQUE SENCIÓN CORBO

Asisten el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres; el señor Subsecretario, doctor Juan Luis Aguerre Cat; el Director General de Secretaría, escribano Alberto Peña; el Director Nacional de Vialidad, ingeniero Juan Echeverz, y el Gerente de la División Puertos de la Dirección Nacional de Hidrografía, ingeniero Carlos Colon

XLV LEGISLATURA QUINTO PERÍODO ORDINARIO

Texto de la citación

Montevideo, 17 de marzo de 2004.

LA CÁMARA DE REPRESENTANTES se reunirá, en sesión extraordinaria, hoy miércoles 17, a la hora 16 y 30, con el fin de tomar conocimiento de los asuntos entrados y considerar el siguiente

- ORDEN DEL DÍA -

Instalación de una cinta granelera en La Paloma y otras iniciativas o concesiones futuras en puertos estatales. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas). (Carp. 3724/004). Rep. 1563

HORACIO D. CATALURDA MARGARITA REYES GALVÁN
Secretarios

S U M A R I O

1.- Asistencias y ausencias.

Asisten los señores Representantes:, Guzmán Acosta y Lara, Álvaro Alonso (4), Guillermo Álvarez, Juan Justo Amaro, Gustavo Amen Vaghetti, José Amorín Batlle, Raúl Argenzio, Beatriz Argimón, Roberto Arrarte Fernández, Roque E. Arregui, Gabriel Barandiaran, Jorge Barrera, Artigas A. Barrios, José Bayardi, Edgar Bellomo, Nahum Bergstein, Ricardo Berois Quinteros, Daniel Bianchi, José L. Blasina, Gustavo Borsari Brenna, Nelson Bosch, José Caballero, Brum Canet, Julio Cardozo Ferreira, Ruben Carminatti, Nora Castro, Ricardo Castromán Rodríguez, Roberto Conde, Fernando Chagas, Jorge Chápper, Eduardo Chiesa Bordahandy, Guillermo Chifflet, Sebastián Da Silva, Mario de Pazos, Ruben H. Díaz, Miguel Dicancro, Juan Domínguez, Silver Estévez, Ricardo Falero, Alejo Fernández Chaves, Ramón Fonticiella, Luis José Gallo Imperiale, Schubert Gambetta, Daniel García Pintos (1), Orlando Gil Solares, Carlos González Álvarez, Miguel Guzmán, Tabaré Hackenbruch Legnani, Doreen Javier Ibarra, Amida Jardim, Luis Alberto Lacalle Pou, Arturo Lamancha, Ramón Legnani, Guido Machado, Óscar Magurno, José Carlos Mahía, Diego Martínez, Juan Máspoli Bianchi (3), Artigas Melgarejo, José Homero Mello, Felipe Michelini, Pablo Mieres, Martha Montaner, Eloísa Moreira, Ruben Obispo, Andrés Oribe, Francisco Ortiz, Gustavo Osta, Jorge Pandolfo, Daniela Payssé, Gabriel Pais, Gustavo Penadés, Margarita Percovich, Álvaro Pérez, Darío Pérez, Esteban Pérez, Enrique Pérez Morad, Martín Ponce de León, Elena Ponte, María Alejandra Rivero Saralegui, Glenda Rondán, Víctor Rossi, Julio Luis Sanguinetti, Diana Saravia Olmos, Gladys Scarponi, Alberto Scavarelli (2), Leonel Heber Sellanes, Raúl Sendic, Pedro Señorale, Juan C. Siázaro, Jorge Silva Rotta, Gustavo Silveira, Tomás Teijeiro, Carlos Testoni, Lucía Topolansky, Daisy Tourné, Wilmer Trivel, Jaime M. Trobo, José L. Veiga y Jorge Zás Fernández.

Con licencia: Washington Abdala, Ernesto Agazzi, Fernando Araújo, Carlos Baráibar, Raquel Barreiro, Juan José Bentancor, Silvana Charlone, Daniel Díaz Maynard, Gustavo Guarino, Arturo Heber Füllgraff, Julio Lara, Luis M. Leglise, Ricardo Molinelli, Jorge Orrico, Ronald Pais, Alberto Perdomo, Enrique Pintado Carlos Pita, Iván Posada, Yeanneth Puñales Brun, Ambrosio Rodríguez, Adolfo Pedro Sande, Julio C. Silveira y Walter Vener Carboni.

Faltan con aviso: Antonio López y Walter Texeira.

Sin aviso: Miguel González

Observaciones:

(1) A la hora 18:30 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Silver Estévez.

(2) A la hora 20:10 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Carlos Testoni.

(3) A la hora 20:10 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. José Caballero.

(4) A la hora 20:10 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Sebastián Da Silva.

2.- Exposiciones escritas.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 14)

——Dese cuenta de las exposiciones escritas.

(Se lee:)

"El señor Representante Ramón Legnani solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura, y por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, para su remisión al Consejo de Educación Secundaria, sobre el denominado "Proyecto Cátedra", desarrollado en la ciudad de Pando, departamento de Canelones. C/27/000".

——Se va a votar el trámite de la exposición escrita de que se dio cuenta.

(Se vota)

——Cincuenta y cinco en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

(Texto de la exposición escrita:)

Exposición del señor Representante Ramón Legnani al Ministerio de Educación y Cultura, y por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, para su remisión al Consejo de Educación Secundaria, sobre el denominado "Proyecto Cátedra", desarrollado en la ciudad de Pando, departamento de Canelones.

"Montevideo, 17 de marzo de 2004. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, doctor José Amorín Batlle. Amparado en las facultades que me confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicito que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura y, por

su intermedio, al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública (ANEP), y al Consejo de Educación Secundaria. En entrevistas realizadas con vecinos de la ciudad de Pando, del departamento de Canelones, se advierte una actividad incrementada en el área cultural, y un importante sentimiento creativo. Destaco, al respecto, la reciente entrevista efectuada con integrantes representantes de profesores –jubilados y en actividad- nucleados alrededor del Proyecto Cátedra, en relación al Padrón Nº 534, legado por el profesor Julio Bonjour al Consejo de Educación Secundaria. El entusiasmo con el que exponen sus proyectos quienes hablan en nombre del grupo –profesores Clemente Caamaño y Raúl Renom, así como en los aportes profesionales, el profesor ingeniero Julio Alfredo Rendo- seguramente, es reflejo del entusiasmo existente en la colectividad. Pusieron a mi disposición el expediente formado con la correspondencia mantenida, hasta el presente, así como el resumen de las actividades culturales, en las que han sido gestores o coordinadores, lo que les da presencia y reconocimiento en la sociedad pandense. Aun a riesgo de herir susceptibilidades, y ante el tenor de la correspondencia examinada, me permito solicitar: A) Que las autoridades del Consejo de Educación Secundaria constituyan una asesoría jurídica, a la brevedad, al grupo de profesores del Proyecto Cátedra. B) Que se busque una forma jurídica que le permita diligenciar su relacionamiento con el mencionado Consejo. Asimismo, que le permita manejar directamente sus propios recursos –en actividades que den lugar a recaudaciones económicas, donaciones, aportes de asociados y demás- y realizar convenios –incluso con Educación Secundaria, a los efectos de gestionar la actividad en el mencionado Padrón Nº 534; así como con la Intendencia Municipal de Canelones, para tareas de mantenimiento y demás. C) La creación de una organización civil no gubernamental, con personería jurídica, podría ser una forma de descentralización, que agilitaría muchas de sus actividades y con la representación adecuada en su Directiva de organismos, como por ejemplo, de Educación Secundaria, que se dispondría en los estatutos a redactar-, se salvaría adecuadamente la obligación de los organismos oficiales, de controlar el destino que se da a sus aportes. La presente exposición escrita la realizo, aun a riesgo de herir susceptibilidades, motivado por el entusiasmo contagioso que se advierte en ese grupo de profesores, movilizados por el amor a la cultura, sus diversas manifestaciones y la necesidad de generar un espacio creador. Saludo al señor Presidente muy atentamente. RAMÓN LEGNANI, Representante por Canelones".

3.- Licencias.

Integración de la Cámara.

——Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Del señor Representante José Amorín, en su carácter de Presidente de la Cámara de Representantes, en misión oficial, literal B) de la Ley N° 16.465, para visitar oficialmente Canadá, por el período comprendido entre los días 20 y 28 de marzo de 2004, convocándose al suplente correspondiente siguiente, señor Pedro Pérez Stewart.

Del señor Representante Gustavo Penadés, en misión oficial, literal B) de la Ley N° 16.465, para participar invitado por el señor Presidente de la Cámara de Representantes, de una visita a Canadá, por el período comprendido entre los días 20 y 31 de marzo de 2004, convocándose a la suplente correspondiente siguiente, señora Silvia Ferreira.

Del señor Representante Adolfo Pedro Sande, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor Arturo Lamancha.

Del señor Representante Roberto Arrarte, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 18 y 22 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor Ramón Lorente Vicente.

Del señor Representante Carlos Baráibar, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 17 y 18 de marzo de 2004, convocándose a la suplente siguiente, señora Daniela Payssé".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y cuatro en cincuenta y siete: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Vicepresidente de la
Cámara de Representantes,
Sr. Álvaro Alonso.
Presente.
De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de solicitar licencia al amparo de lo establecido en el artículo 1º, literal B) de la Ley Nº 16.465, los días 20 al 28 de marzo del corriente.

La presente solicitud se fundamenta en la invitación cursada por el Presidente de la Cámara de Representantes del Gobierno de Canadá, señor Peter Milliken, M.P. para concurrir a visitar oficialmente su país entre los días 21 y 27 del mes en curso, integrando una delegación con Representantes de distintos partidos políticos.

Saluda a usted muy atentamente,

JOSÉ AMORÍN BATLLE
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Vicepresidente de la
Cámara de Representantes,
Sr. Álvaro Alonso.
Presente.
De mi mayor consideración.

Habiendo sido convocado en mi calidad de suplente del Diputado José Amorín, para integrar ese Cuerpo, comunico a usted que por esta única vez no acepto la referida convocatoria.

Saluda a usted muy atentamente,

Luis Eduardo Alpuin".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Montevideo, José Amorín Batlle, en su calidad de Presidente de la Cámara de Representantes para visitar Canadá.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 20 y 28 de marzo de 2004.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente, señor Luis Alpuin.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en el literal B) del artículo único de la Ley N° 16.465, de 14 de enero de 1994 y en el artículo tercero de la Ley N° 10.648 de 24 de mayo de 1945.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, al señor Representante por el departamento de Montevideo, José Amorín Batlle, por el período comprendido entre los días 20 y 28 de marzo de 2004, para visitar Canadá.

2) Acéptase las negativas que por ésta única vez ha presentado el suplente siguiente, señor Luis Alpuin.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 15, del Lema Partido Colorado, señor Pedro Pérez Stewart.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 15 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted para solicitarle, tenga a bien concederme licencia desde el sábado 20 al miércoles 31 de marzo del año en curso, pro haber sido invitado a acompañar al Señor Presidente de la Cámara de Representantes, a realizar un viaje oficial al Canadá.

Sin otro particular, le saluda atentamente.

GUSTAVO PENADÉS
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Gustavo Penadés, para visitar Canadá, invitado por el señor Presidente de la Cámara de Representantes.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 20 y 31 de marzo de 2004.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, y en el literal B) del artículo único de la Ley N° 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Gustavo Penadés, por el período comprendido entre los días 20 y 31 de marzo de 2004, para visitar, Canadá.

2) Convóquese para integrar la referida representación por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 71 del Lema Partido Nacional, señora Silvia Ferreira.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de solicitar licencia por motivos personales, al amparo de lo establecido en la Ley Nº 16.465, por los días miércoles 17, jueves 18 y viernes 19 del corriente mes, convocando a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saluda a usted muy atentamente.

ADOLFO PEDRO SANDE
Representante por Canelones".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi consideración:

Por la presente comunico a usted que, por esta única vez, no he de aceptar la convocatoria de la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el Diputado Adolfo Pedro Sande.

Saluda a usted muy atentamente.

Orestes Numa Santos".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración:

Comunico a usted que no acepto, por esta única vez, la convocatoria que formulara ese Cuerpo ante la licencia solicitada por el Diputado Adolfo Pedro Sande.

Sin más saluda atentamente.

Eliseo Marandino".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, Adolfo Pedro Sande.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes correspondientes siguientes, señores Oreste Numa Santos y Eliseo Marandino.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994, y en el artículo tercero de la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Canelones, Adolfo Pedro Sande.

2) Acéptanse las negativas que, por esta vez, han presentado los suplentes correspondientes siguientes, señores Oreste Numa Santos y Eliseo Marandino.

3) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 15 del Lema Partido Colorado, señor Arturo Lamancha.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Don José Amorín Batlle.
Presente.

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ud. a fin de solicitar licencia desde el día 18 de marzo hasta el día 22 de marzo inclusive por motivos de índole personal.

Sin otro particular saluda a Ud. atentamente.

ROBERTO ARRARTE FERNÁNDEZ
Representante por Rocha".

"Montevideo, 16 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente, y ante la noticia de que el Diputado por Rocha, Ing. Roberto Arrarte, solicitara licencia desde el jueves 18 al lunes 22 de marzo, deseo informar que renuncio a ocupar la banca correspondiente ya que motivos inherentes al cargo de Intendente, me llevan en esas fechas a participar en Brasil (más específicamente en Porto Alegre y Curitiba) de un encuentro latinoamericano, en donde recibiré el Premio Integración otorgado por CIPIS.

Sin otro particular, saluda muy atentamente.

Irineu Riet Correa".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Rocha, Roberto Arrarte.

CONSIDERANDO: 1) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 18 y 22 de marzo de 2004.

2) Que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente correspondiente siguiente, señor Irineu Riet Correa Amaral.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en el artículo tercero de la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 18 y 22 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Rocha, Roberto Arrarte.

2) Acéptase la negativa que, por esta vez, ha presentado el suplente correspondiente, señor Irineu Riet Correa Amaral.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 33 del Lema Partido Nacional, señor Ramón María Lorente Vicente.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle

De mi mayor consideración.

Por intermedio de la presente solicito al Cuerpo se me otorgue licencia por motivos personales por los días 17 y 18 de marzo y se convoque a mi suplente correspondiente, atento a lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución y en el inciso 3º del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

CARLOS BARÁIBAR
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 17 de marzo de 2003.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.

De mi mayor consideración.

Habiendo sido convocado por ese Cuerpo, en mi calidad de suplente del Representante Nacional Carlos Baráibar, comunico mi renuncia por esta única vez, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saludo al Sr. Presidente muy atentamente.

Jaime Igorra".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Carlos Baráibar.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 17 y 18 de marzo de 2004.

II) Que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que fue objeto el suplente correspondiente siguiente, señor Jaime Igorra.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en el artículo tercero de la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 17 y 18 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Carlos Baráibar.

2) Acéptase la negativa presentada por el suplente siguiente, señor Jaime Igorra.

3) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 2121 del Lema Partido Encuentro Progresista-Frente Amplio, señora Daniela Payssé.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

4.- Instalación de una cinta granelera en La Paloma y otras iniciativas o concesiones futuras en puertos estatales. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas).

——Se entra al orden del día con la consideración del asunto motivo de la convocatoria: "Instalación de una cinta granelera en La Paloma y otras iniciativas o concesiones futuras en puertos estatales. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 1563

"MOCIÓN

Mocionamos para que al amparo del artículo 119 de la Constitución de la República se convoque al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas ingeniero Lucio Cáceres a los efectos de informar acerca de:

Instalación de cinta granelera en La Paloma.

Otras iniciativas o concesiones futuras en otros puertos estatales.

Montevideo, 10 de marzo de 2004.

JOSÉ BAYARDI, Representante por Montevideo".

——El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas se encuentra acompañado por el señor Subsecretario, doctor Juan Luis Aguerre Cat, y solicita a la Cámara que se permita la presencia en Sala del ingeniero Carlos Colon, Gerente de la División de Puertos de la Dirección Nacional de Hidrografía; del ingeniero Juan Echeverz, Director Nacional de Vialidad, y del escribano Alberto Peña, Director General de Secretaría, en el entendido de que los asesores cumplirán con su función de asesoramiento y no contestarán las preguntas formuladas por los miembros interpelantes.

Se va a votar lo solicitado por el señor Ministro.

(Se vota)

——Cincuenta y cinco en cincuenta y siete: AFIRMATIVA.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: he votado negativamente la autorización que la Cámara ha concedido, en el entendido de que la interpelación es un acto político que está condicionado por la disposición constitucional que establece que el nivel de responsabilidad debe ser asumido plenamente por el Secretario de Estado, quien es el responsable político de la Cartera y, naturalmente, en su caso, por el señor Subsecretario.

En virtud de que este es un evento de las mismas características del que en los sistemas parlamentarios puede representar un juicio de valor político en cuanto a la gestión, creo que la conveniencia de la equivalencia entre el interpelante y el interpelado es, precisamente, que las consideraciones -aunque sean técnicas- se hagan desde la visión política por el señor Ministro -o, en su caso, por el señor Subsecretario- y el miembro interpelante, que no ha pedido -como no se ha hecho en otras oportunidades- ser rodeado de asesores que le puedan acercar aspectos

vinculados a la exposición que va a desarrollar o a las interpretaciones que deba hacer.

Este ha sido el criterio que he mantenido y mantendré siempre en las interpelaciones, porque creo que así debe ser.

SEÑOR MICHELINI.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: he votado negativamente, en el entendido de que la instancia parlamentaria corresponde al señor Ministro y al señor Subsecretario y no a ningún asesor.

SEÑOR BAYARDI.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BAYARDI.- Señor Presidente: comparto los fundamentos expuestos por los señores Diputados preopinantes, en tanto esta es una instancia de responsabilidad política que recae en el señor Ministro, cualquiera sea el convocado.

Es más: diría que por cualquier respuesta que dé el señor Subsecretario en caso de hacer uso de la palabra -esto lo he mantenido en términos históricos-, la responsabilidad recaería en el señor Ministro. Inclusive, si el señor Ministro no estuviese presente, y lo representara el señor Subsecretario, la posición que siempre he defendido es que la responsabilidad termina siendo del señor Ministro. No obstante ello, habiéndome mantenido en esta postura y habiendo presenciado en esta Cámara, en otras circunstancias, largas exposiciones de asesores -lo que creo que está fuera de toda norma de procedimiento en materia de interpelaciones-, cuando el señor Ministro y el señor Presidente de la Cámara de Representantes plantearon que aquel iba a concurrir acompañado por el señor Subsecretario y los asesores de los que dio cuenta el señor Presidente, manifesté que en tanto cumplieran la función de asesorar al señor Ministro sobre las inquietudes que este planteara, estábamos de acuerdo. Sin embargo, no entendemos procedente que hagan uso de la palabra en la interpelación. Es en ese sentido que mi bancada ha votado afirmativamente el permiso solicitado.

SEÑORA RONDÁN.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA RONDÁN.- Señor Presidente: he votado afirmativamente en base al texto expreso de la moción, que establece que los asesores solamente asesorarán y no harán uso de la palabra. Para nosotros, para todos quienes estamos en esta Sala, es clarísimo que la responsabilidad política es del Ministro. También para mí es clarísimo que el señor Ministro puede responder a todas las preguntas, pero tiene el mismo derecho que todos los demás Ministros que aquí se han sentado, a quienes les hemos permitido concurrir con sus asesores.

Era cuando quería decir. Muchas gracias.

SEÑORA MONTANER.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA MONTANER.- Señor Presidente: creo que estamos cayendo en un juego de dialéctica y desperdiciando un tiempo precioso. Desde el momento en que el señor Ministro concurre a Sala, se hace responsable de todo lo expresado y de la posición que asume al frente de la Cartera.

Por otra parte, como integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, desde hace muchos años estamos acostumbrados a recibir del señor Ministro no solo explicaciones, sino verdaderas horas de ilustración.

Reitero que estamos cayendo en un juego de dialéctica, por lo que propongo comenzar con lo sustancial del tema.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Tiene la palabra el miembro interpelante, señor Diputado Barrios.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: antes que nada, mi saludo al señor Ministro, al señor Subsecretario y a sus asesores.

Deseo hacer una precisión. Durante mi intervención, el señor Diputado Ponce de León hará aportes que considero muy valiosos para la ilustración de la Cámara y que tendrán la misma relevancia que mis

expresiones. En ese sentido, solicito autorización para concederle las interrupciones que sean necesarias.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- El señor Diputado Ponce de León podrá hacer uso de interrupciones por el tiempo correspondiente y, a su vez, la Mesa tendrá alguna tolerancia con él.

Puede continuar el señor Diputado Barrios.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: a efectos de aprovechar al máximo el tiempo de la Cámara, del señor Ministro y de sus asesores, en primer lugar deberíamos delimitar lo que está en discusión.

Sin ninguna duda, no está en discusión la vocación portuaria o turística de La Paloma. La naturaleza la dotó excepcionalmente para cualquiera de los dos fines. Por lo tanto, no está en discusión la vocación portuaria o turística de La Paloma.

Tampoco está en discusión la posibilidad de convivencia de las actividades turística y portuaria. Hay muchísimos ejemplos de convivencia de estas dos actividades; en qué condiciones eso se logra, es otra cosa. Reitero que la posibilidad de convivencia no está en discusión.

No está en discusión tampoco -no lo ha estado en ningún momento- la importancia y el carácter estratégico que tiene para nuestro país la posibilidad de la creación y de la operación de un puerto de aguas profundas en la costa oceánica, especialmente en la costa de Rocha.

En innumerables presentaciones ante el Parlamento, ya sea ante esta Cámara, la Cámara de Senadores o las Comisiones, el señor Ministro ha explicado muy ampliamente la conveniencia de contar con un puerto de aguas profundas y las ventajas que presentan nuestras costas para ello, en especial las de Rocha. Inclusive, se ha referido a la inmutabilidad de esas ventajas que, según él nos ha ilustrado, nacen de un fenómeno causado por la rotación de la Tierra.

El tema ha sido tratado reiteradamente por muchos legisladores y ha sido unánime la coincidencia en cuanto a la importancia de un puerto de aguas profundas y a la necesidad de que en algún momento contemos con él.

Pero ¿cuáles son las cosas que están en discusión? Tenemos claro que no está en discusión, como decía, la vocación portuaria y turística de La Paloma, la posibilidad de convivencia de ambas actividades, ni la importancia del puerto de aguas profundas. Sí está en discusión la conveniencia de este proyecto de terminal maderera al cual nos estamos refiriendo; sí está en discusión la posibilidad de que este proyecto conviva con la actividad turística.

¿Por qué decimos que está en discusión la posibilidad de que este proyecto, con las características que tiene, conviva con la actividad turística? Aquí nos vamos a referir a lo que decíamos que no está en discusión: cómo ha sido dotada La Paloma para ser utilizada como lugar de veraneo.

En la costa uruguaya existen pocos lugares como La Paloma; no es de gusto ni por azar que se generan estos centros turísticos, estas urbanizaciones turísticas con las características de Punta del Este, de José Ignacio, de La Paloma, de Cabo Polonio o de Punta del Diablo. ¿Por qué la gente elige esos lugares? Porque tienen una característica especial: generalmente cuentan con una punta rocosa que divide la zona y que genera algo excepcional como el hecho de contar con playas de diferente orientación. Esto es lo que sucede con las playas Brava y Mansa de Punta del Este, las playas de La Aguada y Anaconda de La Paloma, y las playas de Los Pescadores y de La Viuda de Punta del Diablo. Esa es la característica especialísima que tiene La Paloma. En los 180 kilómetros de costa que tiene Rocha, solo 14 kilómetros de playa tienen esa característica, y casi la mitad corresponden a La Paloma. Por lo tanto, son algo a preservar.

Esta terminal, con su agregado de planta chipeadora y de acopio de rolos, se instala en el centro del complejo que allí se ha formado gracias a esas características que tiene La Paloma. Inclusive, todo el mecanismo de acceso y todo el tránsito se va a dividir en dos. En estos lugares con esas características, normalmente a determinada hora del día se hace playa de un lado y también se va al otro lado a otra hora.

O sea que no es solo el fraccionamiento que lleva el nombre de La Paloma, sino todo el complejo urbanístico compuesto por él, y también La Aguada, Costa Azul, Arachania e, inclusive, podríamos decir que hasta La Pedrera. Y esto parte al medio ese desarrollo urbanístico que se ha formado, no porque a alguien se le ocurriera, sino porque la naturaleza determinó que fuese un lugar ideal para eso.

En definitiva, la naturaleza en ese lugar brindó dos cosas: por un lado, las condiciones para un puerto -sin ninguna duda, en el siglo XIX o a principios del siglo pasado y hasta hace un tiempo, lo que más se requería para un puerto era la disposición de aguas calmas- y, por otro, las características necesarias para que se transformara en un lugar privilegiado para el turismo. Esas condiciones necesarias para hacer un puerto han sido superadas por la tecnología, y este proyecto es una prueba de ello. Ya no es imprescindible para operar con barcos que se cuente con un lugar de aguas calmas. Eso está probado; de lo contrario, este proyecto no sería viable. Entonces, esa característica no se necesita más; sí es necesaria la profundidad de las aguas, condición que también tiene La Paloma.

Decíamos que cuestionamos la convivencia de este proyecto con la actividad turística, primero que nada por esa fractura que genera en este complejo urbano que es toda La Paloma y sus aledaños. Además, afecta sus principales atractivos.

Quienes conocen La Paloma -si se me permite, vamos a decir algo que es muy gráfico acerca de lo que sentimos- saben que la bahía es el centro de la actividad turística. El paisaje que se contempla desde esta bahía es de las cosas más características. Esos paisajes -que en el mar tienen que ser amplios, y es lo que va a buscar la gente- van a ser fuertemente afectados por las instalaciones que prevé este proyecto, por los acopios de chips y de rolos. Podríamos decir que el paisaje de la bahía, que es casi el símbolo de los atractivos de La Paloma, quedará prácticamente decapitado. Inclusive, dentro de los efectos que el proyecto produce, sobre todo por la instalación de los depósitos de rolos, debemos mencionar que incidirá en la circulación, en el natural paseo junto al mar que existe en todo centro de veraneo o turístico, por ejemplo en la rambla de Piriápolis, en la de Montevideo y en la de Punta del Este. La rambla de La Paloma circunda la Bahía Chica y por una conexión, que ahora quedaría cortada, se une con lo que era la rambla de la Bahía Grande, por la zona de La Aguada. Con este proyecto esto quedaría cortado.

Pero hay otro problema con respecto a la actividad turística. El Parque Andresito es un elemento que potencia esas características de playas con distinta orientación; en cierto modo es la barrera que hace que cuando los vientos soplan de un lado, la playa del otro lado esté protegida. Se me podrá decir que el Parque Andresito no va a ser deforestado. Días pasados el Ministro mostraba que lo que se deforestaría serían algunas hectáreas en el predio propiedad de la Intendencia. Pero hay que tener en cuenta que en esas hectáreas están las primeras filas de árboles, y quienes conocemos la zona de la costa, sabemos que si estas se cortan, se secan los demás árboles. Ese es un fenómeno que se dio, por ejemplo, en La Pedrera, en donde en virtud de un emprendimiento turístico talaron las primeras filas de árboles y se secaron todos los demás; y hace pocos días he visto que sucedió lo mismo en Aguas Dulces. Es cosa sabida por la gente de la costa que si se arrancan un par de ramas grandes que están frente al mar -de esos cercos de acacias que a veces se plantan, porque es lo único que aguanta-, se seca todo. Es decir que esa deforestación, que en principio el Ministro califica de poco importante -yo no comparto este calificativo-, puede, sin embargo, generar un grave riesgo para el resto del Parque Andresito.

Estamos hablando de las cosas que están en discusión, y entre ellas tenemos la interrogante acerca de si este proyecto puede convivir y es compatible con el turismo. El otro elemento que está en discusión es, sin ninguna duda, si lo que hoy se nos propone es realmente un puerto de aguas profundas. De acuerdo con el proyecto que en su momento fue licitado y puesto a consideración por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y al concepto generalmente aceptado, el puerto de aguas profundas debe ser un lugar en el que puedan operar barcos de gran porte, de gran calado. Por lo tanto, debe permitir que esos barcos reciban o traspasen carga, ya sea a través de medios ferroviarios o carreteros o desde barcos menores a otros mayores. Por lo tanto, tiene que contar con una importante área de aguas protegidas y con gran respaldo de área terrestre.

¿Y qué se nos está proponiendo? Quizás sea lo que en junio de 2000 vaticinaba, realmente con mucho acierto de acuerdo con lo que ha sucedido, el señor Senador Fernández Huidobro en una reunión de la Comisión en la que se analizaba el proyecto que en ese momento estaba en consideración. Concretamente, decía: "Estamos apenas ante un puerto maderero" -efectivamente- "destinado a intentar sacar parte de la producción maderera de una zona del este del país, destinado a propiciar proyectos de nuevas implantaciones forestales en la región aledaña que, de

otro modo," -y esto es así- "sin ese puerto, no tendrían suficiente rentabilidad. Es más que probable que a las playas de almacenamiento de los rolos se agregue una planta de 'chipeado' -altamente contaminante- contra el muelle y nada más. Desde el punto de vista de la 'cuestión nacional' o 'de Estado', arriesgamos un error, sin resolver, sino por el contrario, comprometiendo, la solución estratégica que Uruguay necesita y redundando ineficientemente si esta llega algún día; es decir, sin las ventajas, pero con los inconvenientes.- No va a generar los puestos de trabajo que necesita Rocha, pero le va a propinar un golpe ambiental de consecuencias irreparables, sin el puerto de aguas profundas y sin desarrollo turístico, destruyendo el enorme potencial que en ambos aspectos tiene esa zona".

Esto fue dicho en el año 2000 y sin ninguna duda estaba avizorando lo que iba a suceder; al fin, todo quedaría en un atracadero con un mecanismo de procesamiento de la madera y de carga de los chips y un depósito de rolos, pero sin el puerto de aguas profundas; es más, con las posibilidades de tenerlo seriamente comprometidas. Prácticamente el único objetivo del proyecto es dar salida a la madera, y así lo dicen los promotores de la iniciativa. En la página 10 de la propuesta presentada se establece: "Puerto Graneles funcionará como un puerto de carga a granel de diferentes productos en la medida de que los mismos no interfieran en el principal destino del puerto, esto es, en la carga de chips de madera". Se cargará otra cosa si no interfiere; el objetivo es exclusivamente la carga de chips de madera.

Entonces, tenemos como elemento de discusión el hecho de si lo que se nos está proponiendo es realmente un puerto de aguas profundas o no. Entendemos que no, que en definitiva es, simplemente, una solución para satisfacer la necesidad que tiene el sector forestal de sacar la madera de la zona este. Desde luego, reconocemos la importancia que esto tiene, inclusive, más allá de la discusión que hay -y que aún no se ha zanjado- con respecto a la conveniencia o inconveniencia del desarrollo forestal, a si deja o no beneficios, a si genera o no trabajo, a si los aportes que ha hecho a la sociedad han sido mayores que los perjuicios y a si estos se justifican o no. Más allá de eso, debemos reconocer que hoy sin duda es importante dar salida a esa producción de madera y que ello generará el crecimiento del área forestal en la zona.

A pesar de las dudas que tenemos, surge la convicción de que, en definitiva, lo que se nos propone no es un puerto de aguas profundas y que solamente tiene el objetivo de dar salida a la madera, que esto no va a generar el trabajo que nosotros necesitamos en el departamento de Rocha -disculpen que hable como local- y que, inclusive, causará inconvenientes a la actividad turística, limitando el desarrollo de La Paloma como centro turístico. Entonces, tenemos que preguntarnos por qué ubicar este emprendimiento en La Paloma. ¿Por qué debe ser ahí?

El señor Ministro -con quien a esta altura llevamos muchas horas de hablar sobre el tema; a veces intercambiando opiniones y en otras ocasiones escuchando sus intervenciones-, cuando estuvo en la Junta Departamental de Rocha y creo que también en la Comisión Permanente del Poder Legislativo, expuso dos motivos centrales para su instalación allí. El primero refiere a que La Paloma tiene condiciones naturales de puerto. Ya lo decía antes: esas condiciones naturales de abrigo y profundidad eran imprescindibles en el siglo XIX y también en el siglo pasado. La Paloma y otros pocos lugares tienen esas dos características. Pero también decíamos que para este proyecto solamente es necesaria la profundidad, y esta característica se constata en muchos puntos de la costa de Rocha. No es necesario el abrigo. Quiere decir que las características con que la naturaleza ha dotado a La Paloma como puerto no son el elemento decisivo para que este emprendimiento se instale allí.

El segundo motivo que el señor Ministro nos daba es que la ubicación es la más conveniente para el interés del proyecto y, desde luego, para los inversores. Según nos informaba, se han estudiado diez posibles ubicaciones, que van prácticamente desde Punta del Este hasta Punta del Diablo. En definitiva, se resolvió construirlo en La Paloma, y no porque no hubiese otros lugares con condiciones naturales aptas, sino por el plus que esta ciudad ofrece: las vías de acceso, el derecho al uso de las vías férreas, el respaldo urbano, así como la energía eléctrica, las telecomunicaciones y el agua potable disponibles. Sin duda, todos estos elementos favorecen al inversor que, como es lógico, si puede, elegirá ese lugar. Pero el hecho de que sea el lugar más conveniente para los inversores no significa que lo sea para el interés general.

Reconocemos que es importante que se solucione el problema de la salida de la madera y que es legítimo que todo inversor trate de obtener beneficios con sus emprendimientos. Pero nos preguntamos si esa solución para el sector forestal y las ventajas que legítimamente trata de obtener el inversor deben ser pagadas por otros: por la población local, por la gente que se dedica a la actividad turística -que es toda la que vive en La Paloma-, por la sociedad en su conjunto, sin ninguna compensación. Parece que no debería ser así.

En cuanto a la razón por la que se ubicará el puerto en La Paloma y no en otro punto del departamento, se sostiene que no habría otros aptos para ello. Sin embargo, disponemos de información que indica que sí hay otros con profundidades adecuadas, que quizás solo generarían algún costo mayor para los inversores, pero que seguramente no harían inviable el proyecto.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Señor Presidente: en primer lugar, saludo al señor Ministro, al señor Subsecretario y a sus asesores.

No es mi intención hacer un despliegue tecnológico, pero nos parece que respecto a varios de los puntos acerca de los cuales hoy vamos a discutir es más difícil hablar que verlos, porque refieren a aspectos gráficos. Por ello, nos agrada mucho que el señor Ministro coincidiera con este criterio y que también trajera sus propias presentaciones gráficas.

¿De qué estamos hablando? Muchos lo saben, y el señor Diputado Barrios lo ha señalado. Aquí vemos (Cuadro 1) la ciudad de La Paloma; este mapa muestra, con esa claridad insólita que hoy en día permiten las tecnologías satelitales -que, inclusive, tienen más nitidez que las clásicas fotos aéreas- el entorno de ese lugar. Podríamos empezar con un área más grande, pero aquí se pueden ver los datos básicos. Además, se nota claramente que la zona antigua -cuya forma constructiva se ve distinta a la de otras manzanas- es la de 1910, es el corazón de La Paloma, donde está la mezcla entre la punta, la Bahía Chica y su entorno, y la Bahía Grande.

Hacia la izquierda vemos la urbanización posterior de 1938 y luego la de 1949, que se desarrolló al costado del Parque Andresito.

En la otra punta de la bahía está el puerto, con su escollera actual y con esas bandas en el agua que, en definitiva, terminan junto al muelle. Vamos a ver mejor desplegado ese increíble nivel de colmatación de arena que hoy tiene el puerto. En la parte superior de la foto -quiero llamar la atención, porque luego, en fotos más concentradas, esto no se ve- es donde arranca La Aguada.

Como decía el señor Diputado Barrios, hay un aspecto esencial de este estilo de puntas y de lugares, desde el punto de vista del turismo: quienes alguna vez hemos estado en La Paloma conocemos la densidad impresionante de tránsito que hay en la mañana y en la tarde, porque según venga el viento es a qué playa se va. Ese es uno de los aspectos clásicos de La Paloma y, diría, clave para el turismo.

En la Ruta N° 15 se encuentra la rotonda clásica de acceso. Ese vínculo ha mantenido una zona portuaria, pero no dejemos de ver que rodeando ese puerto están las urbanizaciones y el balneario que de un lado se llama La Paloma y del otro La Aguada, pero que presentan absoluta continuidad. A la playa La Balconada concurren quienes van a La Aguada o a Costa Azul, y a las playas de La Aguada o de Costa Azul, quienes van a La Paloma, según estén soplando los vientos dominantes, en la mañana o en la tarde.

¿De qué estamos hablando cuando discutimos esta concesión? En la foto siguiente (Cuadro 2) puede verse un poco más la bahía y las instalaciones del puerto, así como los muelles en uso. El muelle más extenso está absolutamente fuera de uso por su nivel de arena. Hoy estamos hablando del área cuyo límite marca la línea negra. Adviertan el impacto impresionante que esto tiene en la zona a la que nos venimos refiriendo y, en particular, el impacto en las zonas críticas del puerto. Este es el planteo de la oferta de Puerto Graneles. Vamos a volver sobre este tema porque, en definitiva, la actual ruta costanera -al ir desde La Paloma hay que hacer un ángulo recto para tomar hacia La Aguada y no hacia el puerto- delimita un predio que constituye un elemento de discusión muy significativo.

Imágenes proyectadas durante la exposición del señor Representante Ponce de León

Cuadro 1
Foto satelital del área de La Paloma



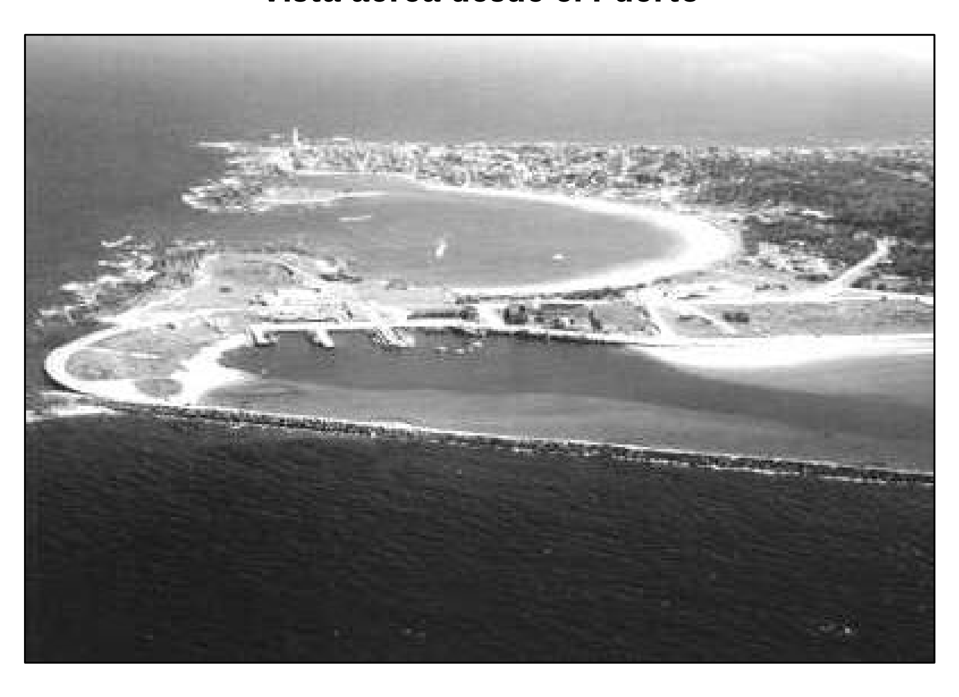
Cuadro 2
Bahía Grande y su entorno



Cuadro 3
Puerto: Área Terrestre



Cuadro 4
Vista aérea desde el Puerto





Cuadro 5
Vista aérea desde la Ciudad

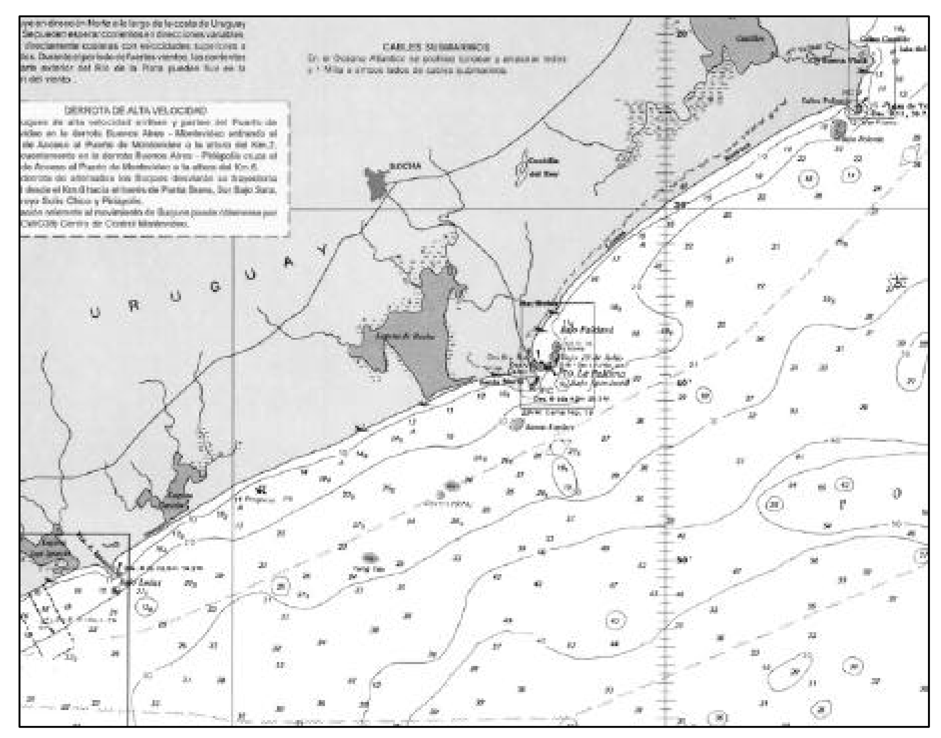


Cuadro 6

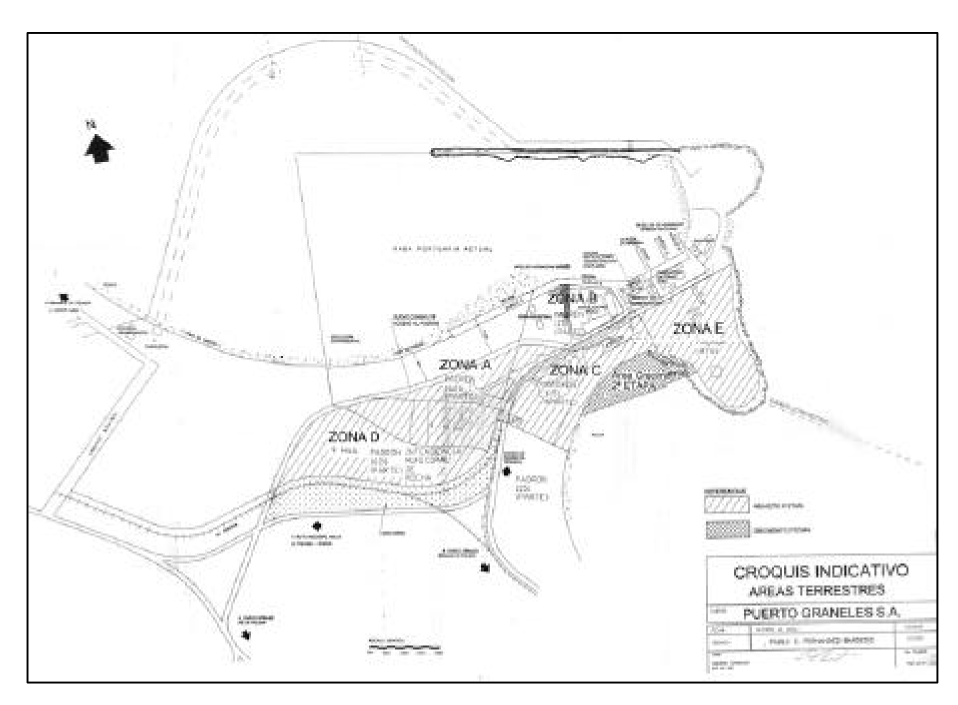


Vista del Puerto y su entorno inmediato

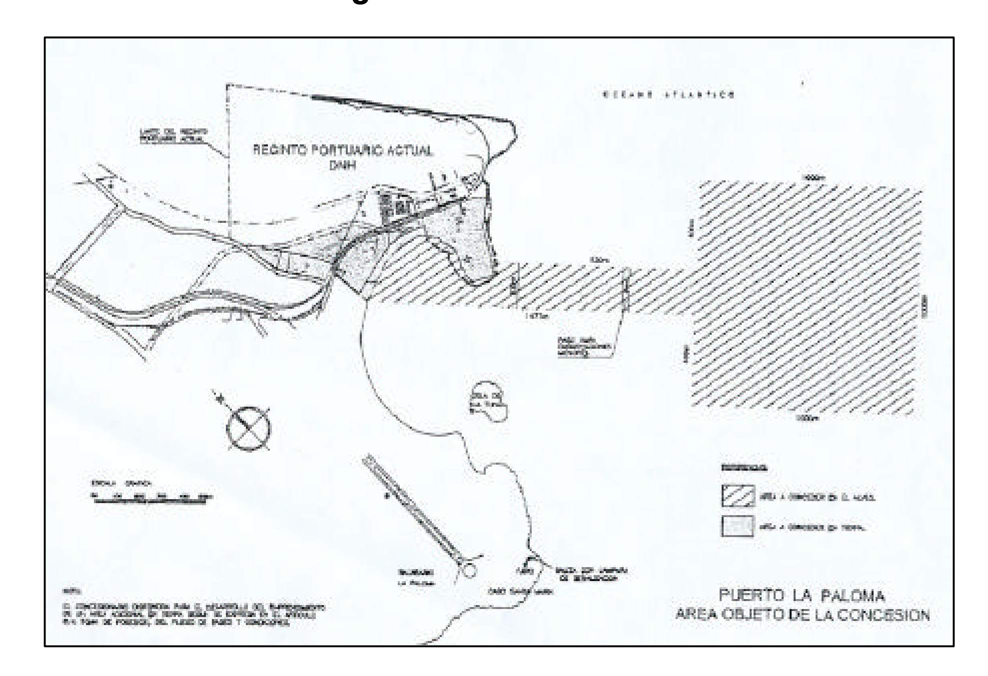
Cuadro 7
Costas de Rocha - profundidades



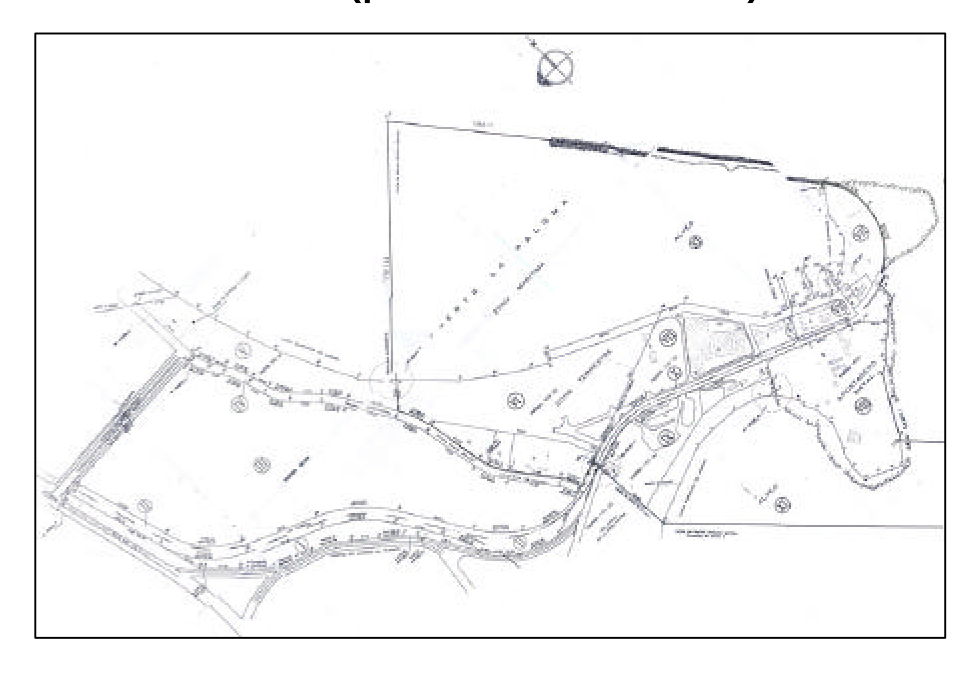
Cuadro 8
Proyecto Puerto Graneles: área terrestre



Cuadro 9
Pliego: Área de Concesión



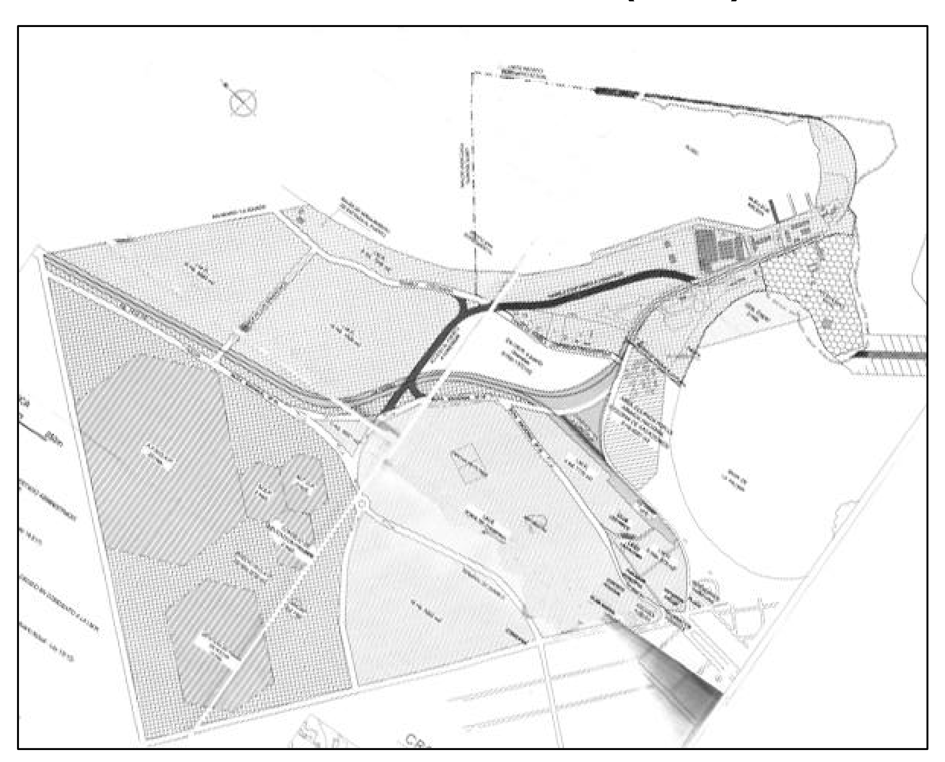
Cuadro 10
MTOP - (parcial de lámina 1 de 2)



Cuadro 11

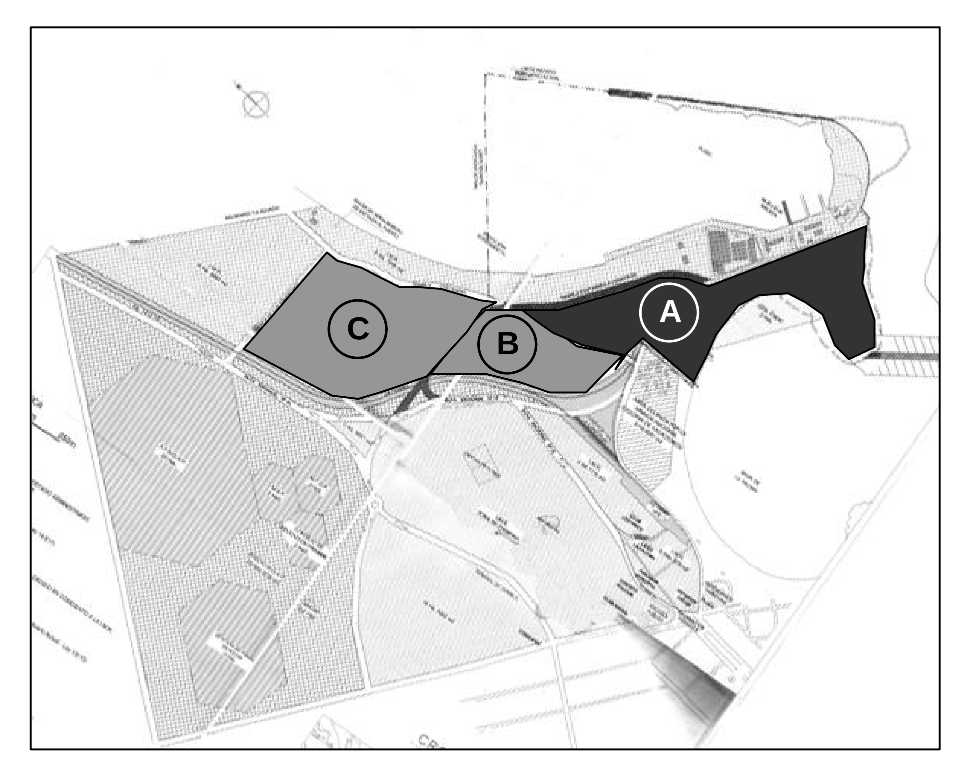


Cuadro 12a
Plano "dominial" del área (MTOP)

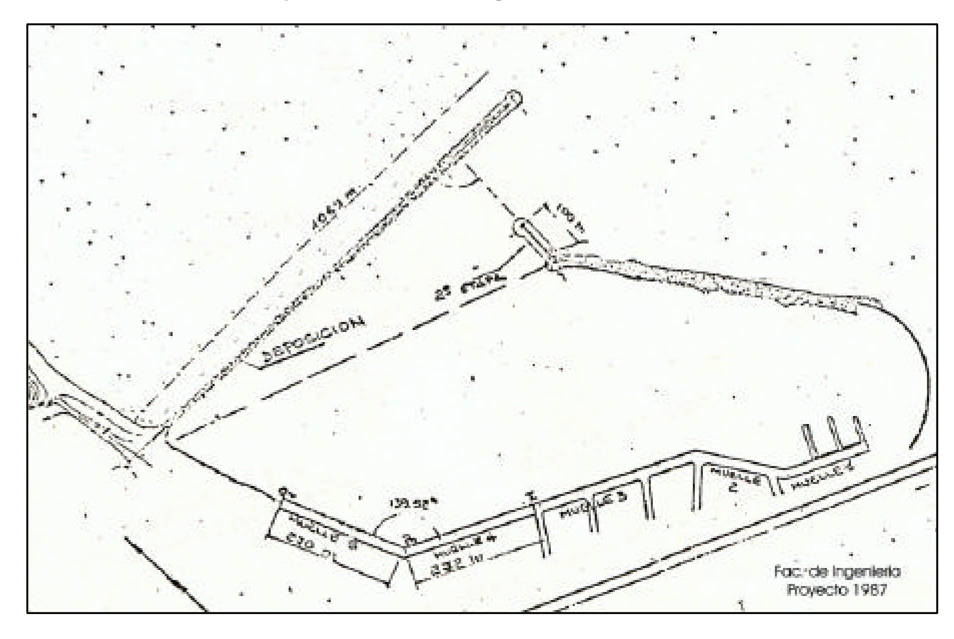




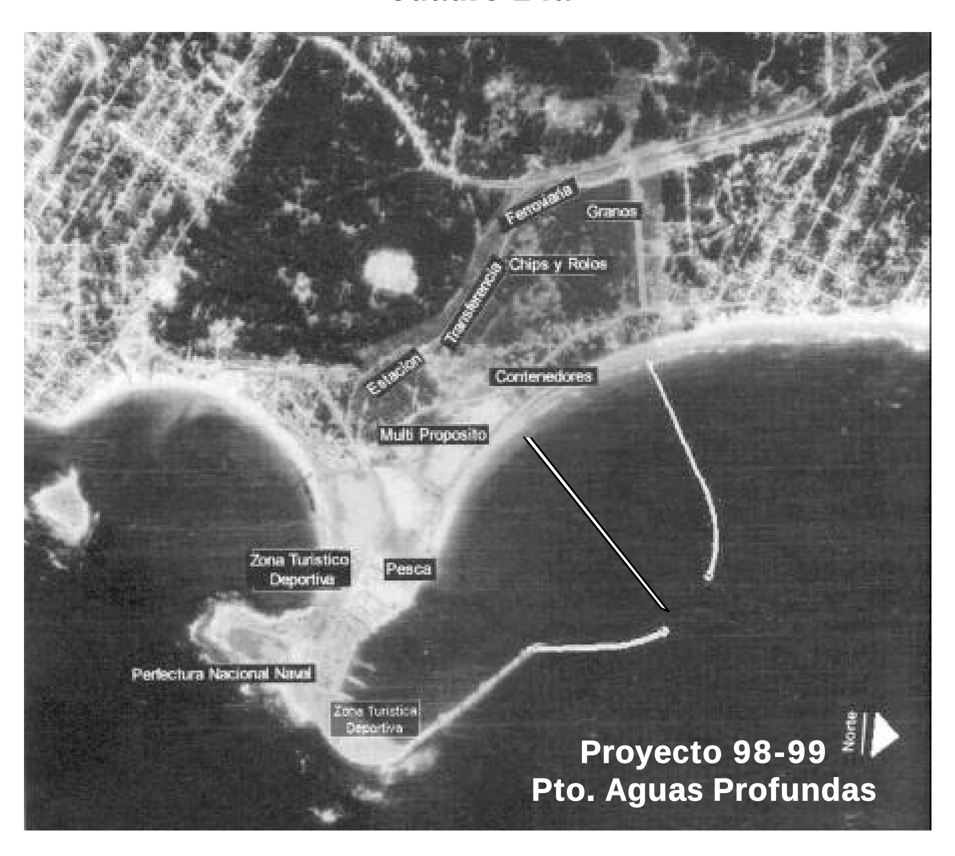
Cuadro 12b
Plano "dominial" del área (MTOP)



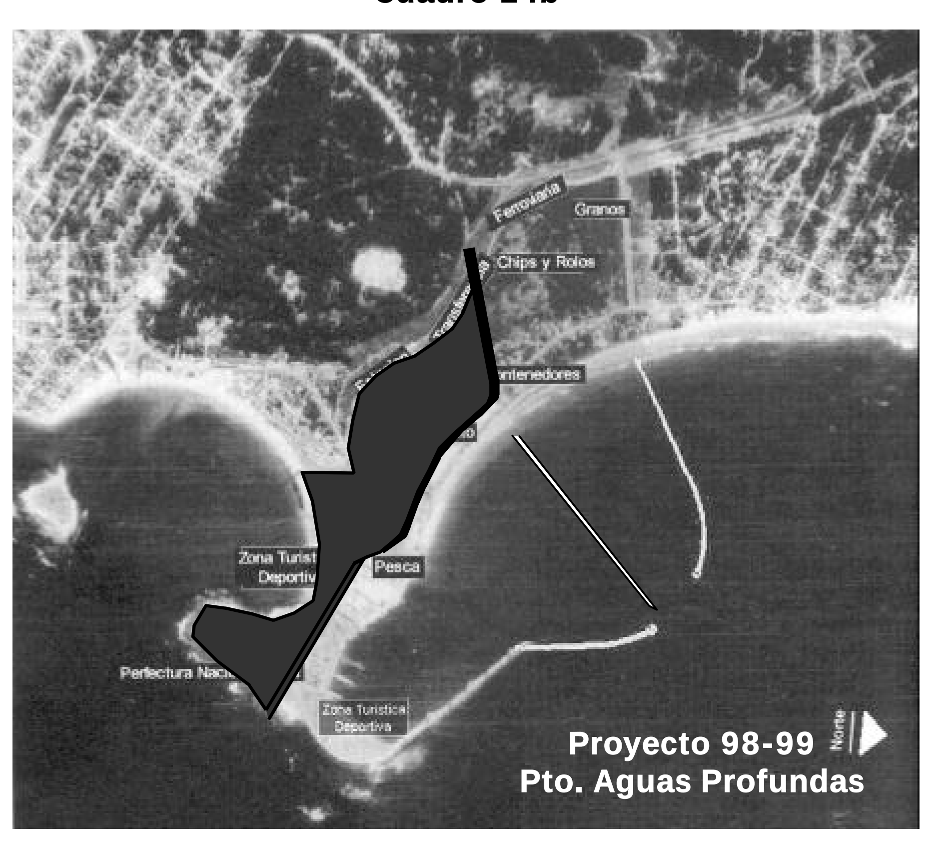
Cuadro 13
Proyecto Fac. Ingeniería - 1987



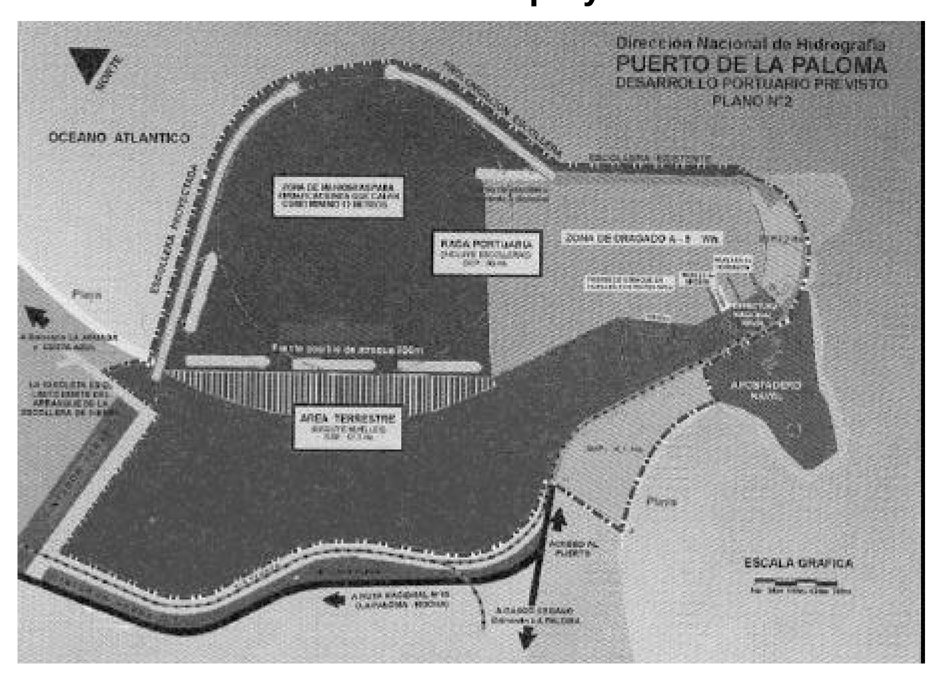
Cuadro 14a



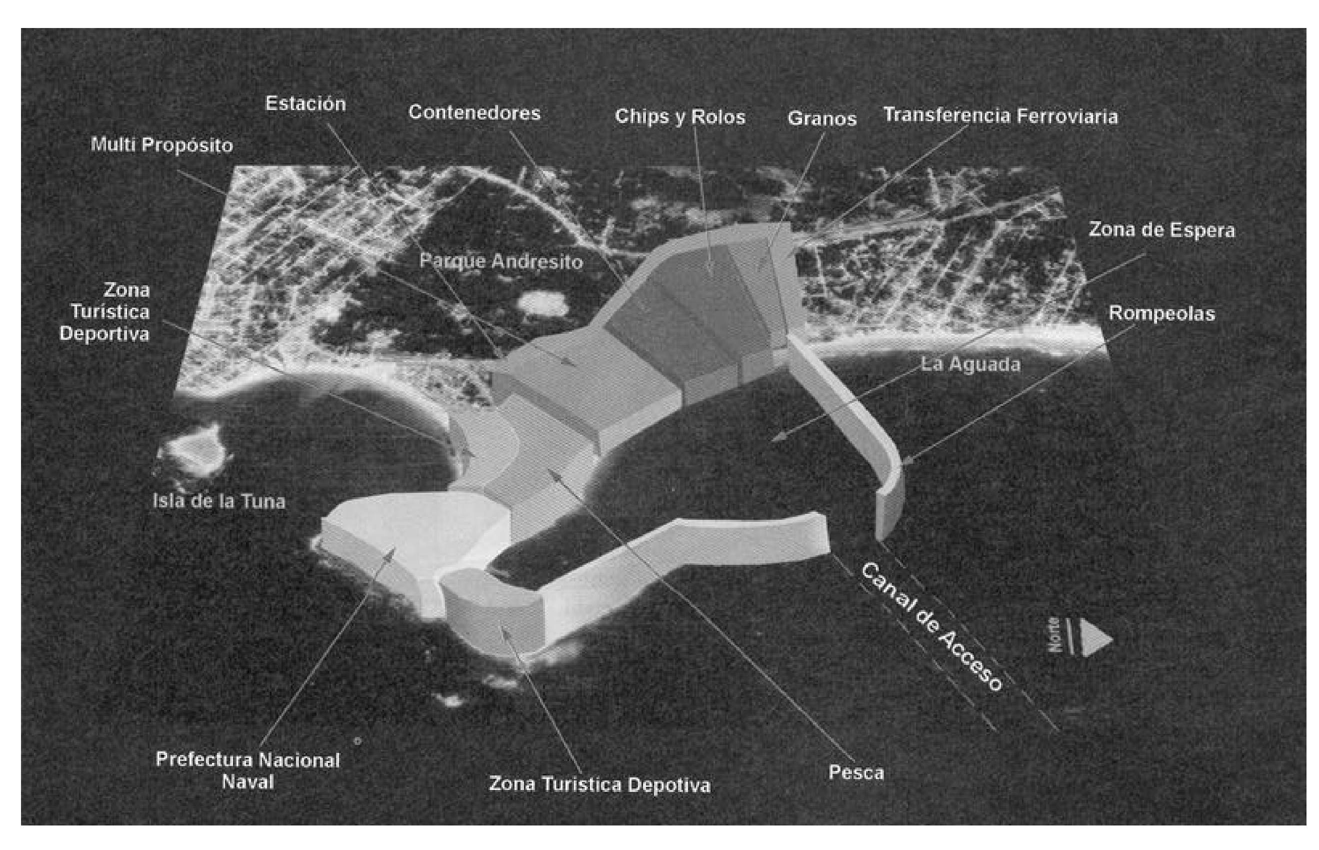
Cuadro 14b



Cuadro 15
Plano 2 - D.N.H. - proy. 1999



Cuadro 16
Vista 3D - proyecto 1999



PREGUNTAS

Relación con el Parlamento:

1) ¿Por qué no accedió Ud. al pedido de postergación hecho por el Parlamento, a través de una formal resolución de la Comisión Permanente?

Ubicación de la Cinta Granelera:

2) ¿Estudió el Ministerio lugares alternativos de ubicación de la cabecera de la Cinta? Si es así: ¿cuáles, y por qué se descartaron?

3) Se ha afirmado que La Paloma es la localización más conveniente desde el punto de vista del proyecto y sus promotores; ¿lo es igualmente para el país y la comunidad local?, ¿hay elementos objetivos que indiquen que otra localización haría inviable el proyecto?

4) En 1998-99 se asignaban, a un puerto mucho más ambicioso (contenedores, chips, carga general, granos, pesca) un área terrestre de 50 Há. ¿o considera el Ministro la concesión de 27 Há., por 50 años, como una fuerte afectación al desarrollo portuario futuro?

5) En 1998 el Ministerio excluía del uso portuario a la totalidad de los terrenos linderos a la Bahía Grande por entenderlos de afectación principal turística. ¿Por qué se cambió ese criterio y se pasó a uso de este proyecto industrial y de estiba toda una zona de la Bahía? ¿Qué opinión dieron el Ministerio de Turismo y la Intendencia de Rocha?

6) ¿Por qué aceptó el Ministerio, (aunque ahora se haya retirado) el relleno de 3 Hás. de la Bahía, que el representante de la Empresa ha manifestado públicamente que eran para usos diferentes y en una segunda etapa?

7) El proyecto presentado descarta otras ubicaciones por su rol turístico. ¿Por qué razón el Ministerio no aplicó el mismo criterio a la Bahía Grande de La Paloma?

Económicas:

8) ¿Cuál es el precio de chipeado, embarque y anexos (total), por tonelada, de la oferta recibida?

9) ¿Qué elementos objetivos fundamentan la aceptación del plazo de 50 años? ¿Se hizo el correspondiente análisis de flujos financieros? ¿En qué año se alcanza la rentabilidad esperada?

10) ¿Qué factores objetivos se consideran para medir los costos y beneficios que el proyecto genera a la población local, la que, hoy por hoy, y más allá de la historia y de este proyecto, depende de la actividad turística?

11) ¿En cuánto estima el Ministerio la inversión en infraestructura de transporte asociada al funcionamiento adecuado del proyecto, sin afectar el tránsito turístico?

12) ¿En cuánto ha estimado el MTOP la afectación a los ingresos, por turismo, de la zona?

Consultas previas:

13) ¿Se consultó sobre este proyecto a la Intendencia Municipal de Rocha? ¿En qué fecha y qué opinión manifestó?

14) ¿Se consultó sobre este proyecto a la Armada Nacional, a través del Ministerio correspondiente? ¿En qué fecha, y qué contestó?

15) ¿Se consultó sobre este tema al Ministerio de Turismo? ¿En qué fecha, y qué contestó?

16) ¿Se consultó sobre este tema a la OPP? ¿En qué fecha y qué contestó?

17) ¿Se consultó sobre este tema al Ministerio de Ganadería y Pesca? ¿En qué fecha y qué contestó?

18) ¿Se consultó sobre este tema a la Facultad de Ingeniería o a la Universidad de la Rpca.? ¿En qué fecha, y qué contestaron?

19) ¿Se consultó a la población potencialmente interesada? ¿En qué fecha, y a través de qué mecanismo?

Ambientales:

20) Las consideraciones ambientales que se han realizado, ¿se refieren solo al embarque de chips, o consideran también otros usos posibles -como importación de fertilizantes y graneles líquidos o exportación de clinker y de arenas negras-, tal como han indicado el Ministro y la empresa como posible? ¿En que área se almacenarían estos productos?

21) ¿Cómo se vincula el proyecto con las ordenanzas territoriales vigentes en la zona? ¿cómo se vincula con los análisis de desarrollo zonal de Probides o de la Fac. de Arquitectura? ¿Se les pidió opinión?

Tramitación:

22) ¿Por qué hay tanto apuro en este trámite?

23) Cuando el proyecto de la que sería la Ley N° 17.555 se presentó al Parlamento, ¿se sabía que este proyecto quedaría encuadrado en los porcentajes de beneficio que se proponían? Si es así, ¿por qué no se informó al Parlamento?

24) ¿Por qué, si el fundamento del Decreto 475/02 era "evitar la frustración de iniciativas que ya venían en trámite", por estar ya "siendo estudiadas por los organismos", no se cumplieron los otros requisitos del Decreto 442/02, en particular el Art. 16, para fijar un porcentaje superior al 5%?

25) ¿El Decreto 475/02 ha sido aplicado a algún otro proyecto en análisis en el Ministerio?

26) ¿Por qué el sistema de puntaje de la llamada Licitación, no establece ventaja alguna para mejoras del proyecto, que pudieran presentar otros oferentes (como cambio de ubicación de la Cinta, o soluciones con menor área afectada, menor plazo de concesión, actividades conexas, canon, etc., etc.)?

Si se observa el puerto con más precisión (Cuadro 3), se puede distinguir una de las áreas que ocupa la Armada, donde están las antenas y el alojamiento del personal, una zona típica del apostadero naval. Luego viene una zona costera de la Bahía Grande y después está la colonia de vacaciones de los Oficiales de la Armada. Se ha cuidado que la avenida de acceso al puerto sea el límite físico. Hacia el noreste está todo lo relacionado con el puerto. Las instalaciones que hay al suroeste no afectan el entorno de la bahía y, en definitiva, es lo que se considera parte del área turística en esa tan peculiar interfase donde la convivencia no solo es posible sino bienvenida y permanente, pero que sin duda hay que cuidar, porque produce una enorme cantidad de riquezas y de posibilidades a quienes allí habitan o a quienes utilizan esos servicios. En la foto puede verse el muelle que actualmente utiliza la Armada, con un barco estacionado.

También está, más a la izquierda, el muelle de madera donde se encuentran los barcos de pesca artesanal y luego el muelle de pesca más industrial. Esa zona contigua al muelle, con construcciones, está hoy concesionada a la empresa que ha venido a intentar procesar harina de anchoíta, que es un tema al que hoy no nos vamos a referir.

Para completar este pantallazo global, podemos apreciar dos fotos aéreas, una desde el puerto (Cuadro 4) y otra desde el casco antiguo (Cuadro 5), donde aparecen la Bahía Grande y, al fondo, la Bahía Chica. Están contiguas, imbricadas y son parte de una misma realidad.

En el puerto de La Paloma propiamente dicho, uno de los temas fundamentales son las obras inconclusas. La escollera (Cuadro 6) no permite que las olas accedan, por lo que las aguas interiores son calmas. Sin embargo, desde la costa las corrientes llenan esta superficie de arena. Hay una pequeña escollera experimental, que tiene su historia, y desde allí la Dirección Nacional de Hidrografía proyectó en su tiempo una escollera que la Facultad de Ingeniería estudió a través de modelos físicos y matemáticos, para tratar de que este espejo tan importante de álveo del puerto pudiera ser dragado, a fin de que ese trabajo no fuera de inmediato colmatado por la arena. Sin duda, esa segunda escollera es una de las carencias. Se puede discutir si debe estar más allá o más acá, pero el cierre de este espejo de aguas es indispensable para que el puerto pueda tener la dimensión operacional que sin duda requiere.

Así es que llegamos a la pregunta clave. Después lo vamos a ver en un mapa, pero la cinta granelera en discusión estaría apuntando su base a lo que hoy es el apostadero naval, de manera que los barcos quedarían a más de un kilómetro de la costa, aprovechando esa situación de aguas profundas. La pregunta es: ¿cuál será la consecuencia de que allí esté la cabecera de esa cinta? La consecuencia es que esa área es la que se utilizará para almacenar los chips a fin de poder embarcarlos. Aquí aparecen dimensiones realmente importantes y luego vamos a leer algunos documentos al respecto. Además del almacenamiento de chips, el proyecto plantea instalar allí las máquinas chipeadoras, los equipos de chipeado. Por lo tanto, todo el resto de la zona es esencialmente para acopio de rolos.

El centro neurálgico de este tema es que en las costas de Rocha, por un determinante que es parte de los capitales que el país tiene, por una de esas constantes de la naturaleza que se mantienen a través de los siglos -que tienen que ver con hechos tan fuertes como la rotación de la Tierra o el efecto Coriolis-, a muy poca distancia de la costa hay grandes profundidades. Hay lugares, a menos de 300 metros de la costa, donde se llega a más de 10 metros de profundidad, y lugares donde se llega a los 15 metros, aproximadamente a los 1.000 metros de la costa.

Las curvas que estamos viendo (Cuadro 7) -naturalmente, con las dificultades que plantea un plano de gran escala- permiten apreciar lo que mencionaba el señor Diputado Barrios. Justamente, a través de un plano de gran escala queríamos mostrar las líneas de profundidades, la batimetría de entorno de la costa del departamento de Rocha, que mantiene una primera línea de 10 metros de profundidad y otra de 20 metros que, casualmente, en ningún lugar se aleja tanto de la costa como cerca de La Paloma. Me pueden decir: "Y bueno, ¿por qué, entonces, lo pusieron allí?". No simplemente porque la línea de 20 metros desde este otro ángulo se arrime, que esa es la razón por la que la dirección de la cinta sea hacia S-SE, sino que en realidad la cinta no va buscando 20 metros, sino 15 metros. Y en esta zona, si uno ve la distancia de la costa a los 10 metros, es clara y abiertamente menor como promedio que la distancia de los 10 a los 20 metros; a su vez, esa distancia es

bastante menor que la distancia a los 30 metros. Es decir que la caída a pique se da, fundamentalmente, cerca de la costa y luego sigue bajando con pendientes que son más moderadas. ¿Por qué hago mención a esto? Porque no es nada menor el hecho de que los 15 metros de profundidad se encuentran mucho más cerca de la línea de 10 metros que de la línea de 20 metros.

Nos hemos tomado el trabajo de mirar esto con todo cuidado. Creo que todos los planos que hoy están disponibles -algunos ya publicados y otros que están por serlo; algunos de hace varias décadas y otros muy recientes- ratifican lo que recién decíamos en cuanto a que las profundidades tienen un determinismo muy fuerte a través del tiempo, pero también que quienes midieron profundidades hace años -seguramente porque lo que se jugaba era la seguridad de los barcos-, lo hicieron con enorme responsabilidad. Cuando muchas veces, medio siglo después -y también luego de plazos más largos- se vuelve a medir, se encuentran profundidades que confirman lo que desde esa época se conocía.

Naturalmente que en cada lugar y en cada aspecto hay variaciones menores, pero lo que aquí importa señalar es que si nos vamos al norte de La Paloma, los 15 metros están, en varios puntos de esta zona, muy cerca de la costa. Miren: esto llega al Cabo Polonio. No hemos puesto un plano en escala que permitiera observar una extensión mayor de Rocha por un problema de visibilidad en la Sala, pero si nos fuéramos a la Punta de Palmar, que está en el otro extremo de la playa La Viuda -para quienes conocen Punta del Diablo-, en la zona que queda al suroeste de esta punta y a lo largo de muchos kilómetros, las profundidades también están muy cerca de la costa. O sea que esto se da no solo en esta área, sino que es prácticamente una constante. También se da naturalmente en la zona de José Ignacio, donde, precisamente, está la boya petrolera y las profundidades están muy cerca de la costa. Es decir que hay lugares con grandes profundidades cerca de la costa hacia el norte y, en algunos casos, a muy pocos kilómetros, 15 ó 20, de La Paloma. Apenas abandonando las zonas pobladas de los sucesivos balnearios se tienen importantísimas profundidades muy cerca de la costa. Al sur de La Paloma sucede lo mismo.

Todo depende de cómo se hagan los trabajos. En la oferta que presenta la empresa Puerto Graneles, se plantean como estudios complementarios en el anexo E) -y esto tiene que ver con una pregunta que después vamos a hacer sobre la acción del Ministerio y no de los oferentes- tres análisis batimétricos.

Luego de haber establecido diez puntos en la costa, en tres de ellos se analiza la batimetría, es decir, las profundidades. Curiosamente, en la documentación que se acompaña, las profundidades en La Paloma se ven desde pocos cientos de metros de la costa. Ahí se encuentran 13 metros de profundidad a 800 metros de distancia, 12 metros a 750, 16 metros a 1.200, 15,7 metros a 1.100, 15,8 metros a 1.600 y, finalmente, por primera vez, se llega a 20 metros de profundidad a 2.900 metros de la costa, o sea, a casi tres kilómetros.

En La Pedrera también se hacen algunos análisis que no es del caso señalar. Pero lo que sí me interesa es que en la zona de Atlántica, que queda al norte, aproximadamente a unos 30 kilómetros -no sé exactamente la distancia-, la primera profundidad que aparece es de 19,4 metros. Ese es el primer dato que está presentado a 2.200 metros de la costa. Después sigue 2.200, 2.600, 3.700, 3.500, siempre a 20 metros de profundidad; es como que fuera una meseta a 20 metros. El tema clave es preguntarse: "Señores: ¿qué pasa de los 2.200 metros para la costa?". En primer lugar, no ocurre, como se dice en algún otro estudio, que las profundidades de 15 metros aparecen a 3.000 metros de la costa. En la misma oferta está documentado cómo los propios oferentes midieron 20 metros -no 15, sino 20 metros- a 2.200 metros de la costa. Y si había 20 metros de profundidad a 2.200 metros de la costa, ¿cuántos había a 1.500 metros? ¿O es que alguien cree que en realidad estamos en una zona donde la costa avanza con muy bajas profundidades y de golpe se va a 20 metros? Toda la costa de Rocha es al revés: baja abruptamente desde el borde y lentamente va yendo a 20 metros. De manera que no hay uno ni dos, sino múltiples lugares; hay por lo menos media docena de lugares que vale la pena estudiar a fondo para instalar una cinta granelera.

Aquí hay fotos que muestran -como son fotocopias de fotos no son fáciles de apreciar, pero seguramente el señor Ministro las tiene con mucha más nitidez gráfica para mostrárselas a los parlamentarios, si así lo desea- que los puertos graneleros que los propios oferentes presentan en su oferta, salen de zonas

de playa; es decir, salen de zonas sin casco urbano, sin habitación alrededor.

Uruguay tiene una experiencia sobre esto, algo que votamos todos, que es el puerto de M'Bopicuá. En definitiva, los inversores se tomaron el trabajo de comprar un área, de establecer el acopio de rolos, de poner las plantas chipeadoras y de hacer la inversión para el embarque. ¿Cuál es la inversión en M'Bopicuá para el embarque sobre el río Uruguay? Es un muelle, que sin duda es una importante inversión, que presenta la contrapartida de la baja profundidad porque está en el río Uruguay y tiene limitaciones que acá no hay. Sin duda, implica menos costo que la cinta, pero de todas maneras tiene un costo muy importante. Esto no lo hicieron en el medio de la ciudad de Fray Bentos; no pidieron para la chipeadora y para el acopio de rolos el entorno de la plaza o del puerto de la ciudad de Fray Bentos. Entonces, ¿qué inconveniente hay? La experiencia comparada lo demuestra claramente y, además, lo dice el sentido común, porque no hay que arrimar el barco a la cabecera, sino que simplemente es la cinta transportadora la que surge. Esa cinta transportadora -que nos parece una excelente idea- permite acceder sin escollera, ahorrando inversiones de otro orden, con limitaciones de algunos días y tal vez con ciertas limitaciones en cuanto a la cantidad de barcos. Sin duda es más limitado que un puerto, pero es una excelente solución para los barcos muy grandes, que vienen pocos días al año -la hipótesis de máxima que esta oferta considera no llega a tres barcos al mes; serían dos barcos y algo al mes los que estarían viniendo-, porque permite aprovechar las aguas profundas. Esta cinta no es nueva en otras partes del mundo, donde se usa permanentemente. La pregunta clave es: "Señores: ¿es buena la solución? ¿Por qué no hacen como otros inversores, que se instalan en otro lado que no esté en el centro del casco urbano? ¿Por qué afectar de esta manera dos bienes tan preciados, donde hay tantos años de historia acumulada y que sobre todo tienen tanta perspectiva de futuro, como es, por un lado, el casco urbano de La Paloma -que, sin duda, es hoy la principal fuente de recursos por el ingreso turístico- y, por otro, ese puerto, que es la vocación portuaria de La Paloma y que tiene tanto por delante, no solo como cinta granelera? Después vamos a volver sobre este tema.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Puede continuar el señor Diputado Barrios.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: el señor Diputado Ponce de León, después de demostrar brillantemente que no es válido el argumento de que el único lugar apto de la costa es La Paloma, empezó a analizar la importancia de la actividad turística en esa zona que, sin ninguna duda, ha sido, es y va a seguir siendo, con este proyecto o sin él, el sostén de toda la gente que allí vive.

Siempre hablamos de inversiones, de las ventajas que debemos dar, de las atenciones que debemos tener y de los elementos que debemos proveer a los inversores para que se acerquen, para que lleven adelante sus proyectos, para que hagan sus inversiones. En este caso, hablamos de una inversión de US$ 25:000.000. Se me podrá corregir y decir que son US$ 30:000.000, pero a esa cifra se llega en la segunda etapa; en la propuesta, los inversores aclaran que su compromiso es la primera etapa; que, contra la concesión, se abocan a la primera etapa. La segunda la harán si les resulta conveniente; es opcional. Por lo tanto, la inversión comprometida es de US$ 25:000.000. Y para generar condiciones para que esa inversión de US$ 25:000.000 se concrete, estamos ocasionando problemas, estamos poniendo dificultades a la explotación y los resultados de una industria de enorme inversión en La Paloma.

En La Paloma, entre casas, hoteles y complejos turísticos, hay capacidad para alojar a 20.000 ó 21.000 personas; o sea, 20.000 ó 21.000 camas. Se estima -creo que es bien razonable- 15 metros cuadrados de construcción por cama. Si tomamos a US$ 500 el metro cuadrado -aunque debe haber construcciones de mayor valor y otras de menor valor-, superamos los US$ 130:000.000 de inversión. Si analizamos exclusivamente la hotelería, debe haber una inversión del orden de US$ 23:000.000 a US$ 25:000.000. Si a esto agregamos los edificios públicos y las infraestructuras, seguramente llegamos a los US$ 200:000.000 por concepto de inversiones.

No obstante, basémonos simplemente en la inversión privada, en esos US$ 150:000.000 que representan las casas -sin ninguna duda, todas tienen destino turístico- y la hotelería; estamos hablando de seis veces el valor de la inversión que hoy se promueve.

Por otra parte, analicemos lo que eso genera. En el departamento de Rocha, según información del Ministerio de Turismo de los años 1998 y 1999 -aquellos buenos años-, se establece un ingreso por turismo del orden de US$ 21:000.000, de los cuales el 70% se generó en La Paloma; es decir que US$ 14:000.000 se generaron allí.

En un análisis primario efectuado este año por la gente que trabaja en el turismo -por la Corporación Rochense de Turismo y por la Liga de Fomento de La Paloma- se estima que el ingreso en el departamento de Rocha pudo ser cercano a los US$ 30:000.000. Y está ratificado por encuestas e investigaciones que se han hecho, que el 70% -o más- de estos ingresos se generan en La Paloma. Estamos hablando de que se generan US$ 20:000.000 o US$ 21:000.000 netos.

También queremos hacer referencia a la década del noventa, cuando el turismo estaba en una etapa en la cual felizmente estamos entrando nuevamente, cuando estaba en auge la actividad turística y la Intendencia de Rocha expedía cuatrocientos permisos de construcción por año. Si se continúa con el desarrollo turístico y persisten las buenas condiciones que hoy tenemos para eso, es posible que volvamos a tener las cuatrocientas construcciones por año que se realizaron en algunos años de la década del noventa.

¡Cuánta gente trabaja allí! Las 3.500 casas que se alquilan en el verano -el que tiene más, posee tres casas; no hay nadie que tenga veinte- tienen el mismo efecto que la percepción de un salario; son un ingreso individual. Ese es el sostén económico de una cantidad de gente que durante años ha ahorrado para tener ese tipo de ingreso.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Alonso)

——Allí trabajan más de mil personas en la temporada. Entonces, se trata de una actividad importantísima, que tiene derechos generados, que ha hecho inversión sin pedir contrapartida -más allá de las habituales, como son los servicios que en todos lados el Estado proporciona- y que hoy se ve afectada por otra inversión, menor en cuantía y que quizá genere muchos menos resultados y riquezas para la gente que allí vive o que por allí transita.

El otro punto es que todos estamos de acuerdo con el hecho de que el turismo genera recursos muy bien distribuidos, como ninguna otra actividad lo hace.

Si tenemos en cuenta la importancia que la actividad turística tiene allí, la interferencia que tendría este proyecto y el hecho de que en realidad podría llevarse adelante en otro lugar, sin ninguna duda volvemos a preguntarnos: ¿por qué la ubicación en La Paloma?

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Señor Presidente: en primer lugar, saludamos al señor Ministro, ingeniero Cáceres, al señor Subsecretario, doctor Aguerre Cat, y a sus asesores.

Queremos agregar alguna cuestión relacionada con la situación que se está generando en torno al problema del puerto de La Paloma, pero vamos a analizarlo desde otro ángulo. En ese sentido decimos, por ejemplo, que en el marco de esta interpelación vamos a encarar otros daños que ocasiona esta concesión de obra pública por cincuenta años. A nuestro juicio, como Estado, nos deja sin posibilidades de desarrollo en el puerto de La Paloma; nos deja atados a la línea de privatizaciones y no hay que olvidar que este criterio fue profundamente rechazado por nuestro pueblo, y así ha quedado demostrado más de una vez a través de consultas populares.

Además, consideramos correcto el planteamiento de los compañeros de bancada, señores Diputados Barrios y Ponce de León; me parece muy importante la línea de desarrollo que han seguido.

Queremos analizar esta concesión de obra pública desde el punto de vista de lo que va a ocurrir con la base de la Armada Nacional; esto no lo podemos dejar pasar porque la Prefectura Nacional Naval de La Paloma cumplió una labor de suma importancia por decenas de años y es a ella a la que le corresponden los controles marítimos, de búsqueda y de rescate en el frente marítimo, de atención en el sistema de radares, de atención y custodia al corredor de aguas seguras -recientemente estudiado-, así como del control de la actividad pesquera. Podemos afirmar que en esta concesión de obra pública otorgada a Puerto

Graneles S.A., a nadie escapa el hecho de que esta base queda fragmentada. Es decir que la unidad del apostadero de la Armada Nacional y su Prefectura queda alterada, sin el lugar que le corresponde en este espacio de costa atlántica de estratégica condición. Creemos que es indispensable conocer un perfil más de la entrega de nuestra soberanía, como ocurre en este caso, sin que se sepa adónde será trasladado este importante destacamento naval.

Creo que en el afán constante y sistemático del Ministro en materia portuaria, en su despliegue claramente privatizador, da a Puerto Graneles S.A. la posibilidad de quedarse con los trozos de una base naval -escúchese bien- por US$ 100.000. En realidad, el Ministro no solo opera en la órbita de su Ministerio -de eso me vengo a dar cuenta ahora-, sino que también lo hace en la de otro, que en este caso es el de Defensa Nacional.

Somos absolutamente partidarios de la instalación de puertos -creo que el señor Ministro muchas veces nos escuchó hablar de ellos-, pues no cabe ninguna duda de que constituyen una palanca de desarrollo y, con una mirada de proyección de un país agroindustrial, los puertos fluviales y marítimos juegan un rol indispensable. Pero de lo que se trata es de los costos para el país, para el Estado uruguayo, para todos sus habitantes. Por supuesto que no dejo de pensar en los puertos del litoral y en el de Paysandú, que me llega mucho y, para ser más concreto, depende pura y exclusivamente de que le draguen los pasos, que son el obstáculo principal. Pero esto no solo ocurre en el puerto de Paysandú; también tenemos en cuenta el puerto de Fray Bentos, el de Nuevo Berlín, etcétera. Pero el tema, señor Presidente, son los costos, y no solo los costos materiales. Y digo no solo porque entiendo que existen otros, y no porque no crea que el costo material no sea realmente decisivo -en definitiva estamos en un país con serias dificultades económicas-, sino porque entiendo que la soberanía también tiene otros componentes; por ejemplo, el de cómo funciona la autoridad marítima en las costas uruguayas.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Señor Presidente: voy a tratar de redondear, porque no es mucho lo que me queda por decir.

No nos imaginamos cómo, para llevar adelante la tarea de la seguridad naval, vigilaremos el movimiento naviero que se va a generar en la zona si se otorga por solo US$ 100.000, reiteramos, parte de esta infraestructura de comunicaciones, como por ejemplo los helicópteros para salvataje y rescate, etcétera, tal como lo vimos claramente en la presentación del señor Diputado Ponce de León.

Señor Presidente: ¿puede ser que por US$ 100.000 se expulse a la gente que tiene que ver con la custodia de la seguridad, con la soberanía? ¿Puede ser que se la expulse de una zona que, en realidad, por lo que nos dice el señor Ministro, pasa a generar expectativa en el ámbito portuario a nivel mundial? Pensamos seriamente que se va por mal camino, que no se tiene en cuenta la opinión de ningún ámbito, no solo de este Parlamento, sino tampoco de la sociedad en su conjunto. Pensamos -en esto podemos discrepar con algunas opiniones- que este Ministerio no tiene políticas en torno a puertos; se repite en algunas opiniones, por lo que, señor Presidente, a esta altura tenemos la seguridad plena de que esta es su política con respecto a los puertos, inflexible y coherente, apuntando a las privatizaciones. A La Paloma le tocó el turno y de rebote, porque está allí -si estuviera en otro lugar, no tendría sentido-, también mutilan a la Prefectura Nacional Naval.

Por esto es que con todo rigor se hace fundamental que el señor Ministro nos informe cuál es el costo de todo esto y quién realizó el estudio de desmantelamiento de esta base de la Armada Nacional. Asimismo, quisiéramos saber quién y cómo calculó que en sesenta días se podía cambiar de lugar esta base naval en cuestión, en qué medida se consultó al Ministerio de Defensa Nacional y a sus mandos idóneos, y si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el responsable de tamaña desarticulación de la Armada Nacional en lo que hace a la Prefectura de La Paloma, o si es una responsabilidad conjunta de ambos Ministerios.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- Puede continuar el señor Diputado interpelante.

SEÑOR SILVEIRA (don Gustavo).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sin perjuicio de que voy a conceder en este momento la interrupción que se me solicita, querría solicitar, inclusive a mis compañeros, que de ahora en adelante me soliciten interrupciones sobre el final de mi exposición, a fin de no perder el

hilo, porque de lo contrario nadie va a captar cuáles son los planteamientos que estamos haciendo.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- Puede interrumpir el señor Diputado Gustavo Silveira.

SEÑOR SILVEIRA (don Gustavo).- Señor Presidente: en primer término, aseguro al señor Diputado al que he solicitado la interrupción y al señor Presidente que no voy a distraer más de su tiempo que el que le ha distraído con su interrupción el señor Diputado Ponce de León, que interrumpe igual que yo, salvo que usted o la Cámara consideren que se me tiene que aplicar un Reglamento distinto, lo que dejo a su consideración antes de comenzar mi exposición.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- El señor Diputado Barrios es el dueño de la palabra, por lo que le devuelvo el uso de ella.

SEÑOR BARRIOS.- Como ya dije, concedo gustosamente la interrupción al señor Diputado Gustavo Silveira.

En cuanto a cómo administro mi tiempo y cómo administramos nuestro tiempo en nuestra bancada, sin ninguna duda es cuestión nuestra. Si el dueño del tiempo fuese el señor Diputado Gustavo Silveira, no estaría opinando acerca de lo que él debe hacer. Además, no discriminé; anuncié que pedía, aun a mis compañeros, que fueran acotados en las próximas interrupciones y concedí la que me solicitaba el señor Diputado Gustavo Silveira, cosa que vuelvo a hacer ahora.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- Puede interrumpir el señor Diputado Gustavo Silveira.

SEÑOR SILVEIRA (don Gustavo).- Señor Presidente: yo vengo de un departamento que, lamentablemente, todavía no ha visto concretada en su territorio la posibilidad tan cierta de una inversión portuaria. Y hasta lo que he escuchado aquí -creo que es oportuno que incursione brevemente en esto, sin perjuicio de que luego habré de pedir la palabra-, puedo decir que este Diputado no comprende cuáles son los motivos que animan a la bancada interpelante a frustrar la vocación portuaria de La Paloma. Tampoco entiendo cuáles son los motivos -no los entendí- que llevan al señor Diputado Barrios a encabezar esta gesta contra una inversión que va a generar, sin lugar a dudas, trabajo para su gente, porque hasta el presente no ha habido indicios de que pueda producirse lo contrario. No entiendo las razones, pero como tienen que existir -porque de otra manera no se habría producido esta iniciativa- yo le suplico que comprenda mi situación. Yo todavía no entiendo por qué La Paloma tiene que ver frustrada su vocación portuaria, que uno la ve en el mapa, en las fotos que mostraron, pues Dios la hizo para las dos cosas. ¿Por qué frustrar una vocación portuaria? Todavía no alcanzo a percibir cuáles son las razones que animan la frustración -o esta tentativa de frustración- de esa vocación portuaria y de una inversión que va a generar trabajo, en una actividad que complementa la otra vocación natural de La Paloma, que es el turismo; la complementa, la enriquece y se retroalimentan mutuamente.

5.- Licencias. Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Del señor Representante Daniel García Pintos, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor Silver Estévez.

Del señor Representante Juan Justo Amaro Cedrés, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 18 y 19 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor Stella M. Tucuna.

Del señor Representante Felipe Michelini, en virtud de obligaciones notorias inherentes a su representación política, literal C) del artículo único de la Ley N° 16.465, para asistir a la Conferencia Parlamentaria Iberoamerica - Comunidad de Países de Lengua Portuguesa sobre la Corte Penal Internacional (OPI), a realizarse en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, por el período comprendido entre los días 24 y 26 de marzo de 2004, convocándose a la suplente siguiente, señora Elizabeth Villalba.

Del señor Representante Ruben Carminatti, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 18 y 19 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor Raymundo Guynot de Boismenú".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Treinta y cuatro en treinta y seis: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efecto de solicitar a ese Cuerpo, se me conceda licencia los días 17, 18 y 19 inclusive de los corrientes por motivos particulares.

Saluda a usted atte.

DANIEL GARCÍA PINTOS
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.

Habiendo sido convocado para integrar esa Cámara, en mi calidad de suplente del Representante Daniel García Pintos, por los días 17, 18 y 19 de los corrientes, comunico a usted que por esta vez no acepto dicha convocatoria.

Saluda a usted muy atte.

Yamandú Flangini".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.

Habiendo sido convocado para integrar esa Cámara, en mi calidad de suplente del Representante Daniel García Pintos, por los días 17, 18 y 19 de los corrientes, comunico a usted que por esta vez no acepto dicha convocatoria.

Saluda a usted atte.

Roberto Bagalciague".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a efectos de comunicarle que por esta única vez no acepto la convocatoria para integrar ese Cuerpo.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para saludar a usted con mi más alta consideración,

Leonardo Costa".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.

Habiendo sido convocado para integrar esa Cámara, en mi calidad de suplente del Representante Daniel García Pintos, por el día de la fecha, comunico a usted que por esta vez no acepto dicha convocatoria.

Saluda a usted muy atte.

Guillermo Silva Grucci".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.

Habiendo sido convocado para integrar esa Cámara, en mi calidad de suplente del Representante Daniel García Pintos, por el día de la fecha, comunico a usted que por esta vez no acepto dicha convocatoria.

Saluda a usted muy atte.

Álvaro Berrutti".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.

Habiendo sido convocado para integrar esa Cámara, en mi calidad de suplente del Representante Daniel García Pintos, por el día de la fecha, comunico

a usted que por esta vez no acepto dicha convocatoria.

Saluda a usted muy atte.

Humberto Bellora".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Daniel García Pintos.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes correspondientes siguientes, señores Yamandú Flangini, Roberto Bagalciague, Leonardo Costa, Guillermo Silva Grucci, Álvaro Berrutti y Humberto Bellora.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en el artículo tercero de la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Daniel García Pintos.

2) Acéptase las negativas que, por esta vez, han presentado los suplentes correspondientes siguientes, señores Yamandú Flangini, Roberto Bagalciague, Leonardo Costa, Guillermo Silva Grucci, Álvaro Berrutti y Humberto Bellora.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 15 del Lema Partido Colorado, señor Silver Estévez.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a efectos de solicitar licencia al amparo de lo establecido en la Ley Nº 16.465, para los días 18 y 19 del corriente, convocando a mi suplente respectivo.

Saluda a usted muy atentamente

JUAN JUSTO AMARO CEDRÉS
Representante por Florida".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a efectos de poner en su conocimiento, que renuncio por esta única vez, a la convocatoria de la que he sido objeto por la Cámara de Representantes, como suplente del Representante Nacional Juan J. Amaro Cedrés, para los días 18 y 19 del corriente.

Sin otro particular, saluda a Ud. muy atentamente,

Alberto H. Martínez".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a efectos de poner en su conocimiento, que renuncio por esta única vez, a la convocatoria de la que he sido objeto por la Cámara de Representantes, como suplente del Representante Nacional Juan J. Amaro Cedrés, para los días 18 y 19 del corriente.

Sin otro particular, saluda a Ud. muy atentamente,

Luis Oliva".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Florida, Juan Justo Amaro Cedrés.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 18 y 19 de marzo de 2004.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que fueron objeto los suplentes correspondientes siguientes, señores Alberto Martínez y Luis Oliva.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en el artículo tercero de la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 18 y 19 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Florida, Juan Justo Amaro Cedrés.

2) Acéptanse las negativas que, por esta vez, han presentado los suplentes correspondientes siguientes, señores Alberto Martínez y Luis Oliva.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 22 del Lema Partido Colorado, señora Stella M. Tucuna.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por este intermedio, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley Nº 16.465, literal C) solicito a Ud. tenga a bien disponer los trámites necesarios a efectos de concederme licencia por motivos personales, a mi cargo como Representante Nacional, desde el día 24 al 26 de marzo del corriente año.

Sin otro particular, le saluda atentamente,
FELIPE MICHELINI
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente, comunico a usted que no acepto por esta vez la convocatoria en virtud de la licencia solicitada por el Diputado Felipe Michelini desde el día 24 hasta el 26 de marzo inclusive, del corriente año.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,
Álvaro Erramuspe".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente, comunico a usted que no acepto por esta vez la convocatoria en virtud de la licencia solicitada por el Diputado Felipe Michelini desde el día 24 hasta el 26 de marzo inclusive, del corriente año.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,
Mabel González".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior del señor Representante por el departamento de Montevideo, Felipe Michelini, en virtud de obligaciones notorias cuyo cumplimiento resulta inherente a su representación política para participar en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, en la Conferencia Parlamentaria Iberoamérica - Comunidad de Países de Lengua Portuguesa sobre la Corte Penal Internacional (CPI).

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 24 y 26 de marzo de 2004.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que fueron objeto los suplentes correspondientes siguientes, señor Álvaro Erramuspe y señora Mabel González.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, por el artículo tercero de la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, y en el literal C) del artículo único de la Ley N° 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia al señor Representante por el departamento de Montevideo, Felipe Michelini, por el período comprendido entre los días 24 y 26 de marzo de 2004, en virtud de obligaciones notorias cuyo cumplimiento resulta inherente a su representación política, para participar en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, en la Conferencia Parlamentaria Iberoamérica - Comunidad de Países de

Lengua Portuguesa sobre la Corte Penal Internacional (CPI).

2) Acéptanse las negativas que, por esta vez, presentan los suplentes siguientes señor Álvaro Eramuspe y señora Mabel González.

3) Convóquese por Secretaría, para integrar la referida representación por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 99000 del Lema Partido del Nuevo Espacio, señora Elizabeth Villalba.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de solicitar licencia por motivos personales, al amparo de lo establecido en la Ley Nº 16.465, por los días jueves 18 y viernes 19 del corriente mes, convocando a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saluda a usted muy atentamente.

RUBEN CARMINATTI
Representante por Río Negro".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Río Negro, Ruben Carminatti.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 18 y 19 marzo de 2004.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 18 y 19 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Río Negro, Ruben Carminatti.

2) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 15 del Lema Partido Colorado, señor Raymundo Guynot De Boismenú.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

6.- Instalación de una cinta granelera en La Paloma y otras iniciativas o concesiones futuras en puertos estatales. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas).

——Prosigue la consideración del asunto en debate.

Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Barrios.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: hemos hablado en general acerca de si este es un puerto de aguas profundas, si este proyecto puede convivir o no con la actividad turística y si La Paloma es el único lugar donde se puede llevar adelante, porque es claro que, como planteó el señor Diputado Ponce de León, se puede realizar en otros lugares del departamento de Rocha. Entonces, sin generar los inconvenientes que produciría en La Paloma esa terminal, puede hallarse la solución al tema maderero.

En cuanto al proyecto y a la licitación, yendo de lo general a lo particular, debemos hablar sobre las características del proyecto, sobre los elementos que resultan ríspidos para la población local y sobre las características de la licitación. He tenido varias oportunidades de hacer saber al señor Ministro las objeciones que algunas personas tenemos con respecto al proyecto y también -ya llevamos muchas horas trabajando en común sobre este tema- de oír sus explicaciones.

Quiero hacer conocer a este Parlamento las objeciones que yo tengo en cuanto al proyecto y las que hacían hace algunos días -las siguen haciendo, pero con una condicionante- todos los sectores políticos en el departamento de Rocha, sin excepción, que le fueron presentadas al señor Ministro por parte de Ediles del Partido Nacional, del Partido Colorado y, en bastante menor grado, por Ediles del Encuentro Progresista-Frente Amplio, porque los cuestionamientos se fueron dando naturalmente y nadie sentía que fuese bueno estar repitiéndolos. Creo que es bueno que

el Parlamento sepa que estos cuestionamientos son compartidos por todo el sistema político y también, supongo, por los representantes de la opinión pública de Rocha.

Una de las consultas que le hicieron al señor Ministro fue por qué en La Paloma y no en otro lugar. Es un fuerte cuestionamiento el que refiere a la ubicación, junto a la cinta transportadora -y, por lo tanto, en lo que yo llamo el corazón de La Paloma-, del depósito de rolos y de la planta chipeadora. Era prácticamente unánime el reclamo de los Ediles en el sentido de que ese proyecto debía realizarse fuera del área urbana porque era lo que generaba un mayor impacto paisajístico, de ordenamiento territorial e, inclusive, sanitario.

Con respecto al impacto paisajístico que generan este depósito y el acopio, veremos un montaje fotográfico que es muy valioso. En este momento estamos observando en la pantalla el paisaje de La Paloma visto desde la bahía, mirando hacia el puerto. A continuación vemos cómo cambia cuando se le agrega el acopio de chips y, más atrás, el de rolos de madera, ambos destacados en rojo. Lo otro que se ve es la cinta, que tiene una diferencia con lo que será, porque en el dibujo los pilares están ubicados cada cincuenta metros, mientras que en realidad llevará uno cada diez metros. Es impactante el cambio que produce en el paisaje de La Paloma.

Inclusive, lo que esto genera es destacado en el informe sobre impacto ambiental que realizó el ingeniero Amorín para la empresa. Destaca el impacto de estos depósitos de rolos como el de mayor envergadura y peligrosidad, ya que puede constituirse en un atractivo de vectores y, por lo tanto, puede provocar riesgos sanitarios. Me pueden decir que todos esos impactos son corregibles, pero me pregunto por qué los vamos a tolerar si no son imprescindibles.

La respuesta del señor Ministro a la pregunta de por qué los depósitos de rolos no se pueden sacar de la planta urbana, formulada en oportunidad de la reunión de la Junta Departamental de Rocha y también en la Comisión Permanente, es que generaría un costo mayor para los operadores, el cual recargaría el costo que cobrarían por el servicio a los productores, quienes también son posibles concesionarios. Él medía ese costo en US$ 1,50 por tonelada y decía que los promotores indicaban que esa cifra haría inviable este proyecto.

Si buceamos un poco en cuanto a los costos que deben asumir para trasladar la madera a Montevideo, chipearla y trasladarla al puerto, costos que en este caso los ahorran, vemos que no baja de US$ 10 de diferencia. De acuerdo con las tarifas que publica el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, entre una distancia de 250 kilómetros y una de 150, habría una diferencia de US$ 5 por tonelada en el flete terrestre. El flete de traslado de los chips al puerto de Montevideo está en el orden de US$ 3 por tonelada. Pensemos que simplemente logrando beneficiarse -como sin duda lo harán los operadores- con una mínima parte del ahorro del flete marítimo, con seguridad habrá una diferencia de US$ 10 entre operar en La Paloma y operar en Montevideo. No puede ser que US$ 1,5 o US$ 2 de sobrecosto sean el impedimento y que quienes han hecho las inversiones en turismo en La Paloma y viven allí, tengan que cargar con el inconveniente de ese depósito, simplemente porque eso podría absorber, quizás, un 20% de la diferencia de costos que hay.

El señor Diputado Ponce de León recién hacía una referencia a las similitudes y diferencias que puede haber entre este proyecto y el que llevó adelante la firma Euforest en M'Bopicuá. Esto nos hace sentir que las manifestaciones acerca de que este es un negocio apretado -manifestación que también hacía el señor Ministro- no son acertadas; este no debe ser un negocio tan apretado, y ojalá que no lo sea, porque lo bueno es que cuando se hacen inversiones funcionen, sean rentables y puedan multiplicarse. Si comparamos -y lo vamos a hacer más adelante- con la información que tenemos con respecto a lo que sucede en M'Bopicuá, sin duda este no es un negocio apretado.

¿Cuál ha sido el argumento principal que se ha utilizado para quienes reclamaban unánimemente que se removiese ese inconveniente y que se ubicase el depósito de madera fuera del área urbana de La Paloma? ¿Cuál ha sido el argumento final? Es el que en algún momento han utilizado los posibles inversores al decir: "Eso es condición sine qua non. Si tenemos que salir, nos vamos".

El señor Ministro se ha hecho eco de ese argumento y en Rocha dijo: "[...] eso es una unidad de producción, la unidad es almacenaje-chipeadora- cinta, y si no es así o no puede ser así o no se estima que pueda ser así, eso hace caer el proyecto; eso está claro y lo vuelvo a repetir", enfatizaba él.

Y, claro, se ponga la condición que se ponga, en un lugar donde falta trabajo y la autoestima colectiva está muy baja, al amenazar de esa forma, todo el mundo baja la cabeza y acepta las condiciones. Entonces, no se trata de que quienes manifestaron sus objeciones en la reunión de la Junta Departamental de Rocha las hayan dejado de lado. Simplemente, cuando se les ofrece la disyuntiva: "O aceptas esto o nos vamos", aceptan a regañadientes. Sin duda, no lo hacen por convicción. Pero yo tengo la convicción -y debo decirlo- de que si se hiciera al revés, seguramente no se irían. Si dijésemos: "Estas son las condiciones, este es el lugar" -desde luego, midiendo-, sin ninguna duda el proyecto seguiría allí; porque los inversores no vienen porque se les regale un terreno o se les exonere de impuestos, sino porque tienen un negocio atractivo. Si no fuera así, el país estaría lleno de inversiones. Se han ofrecido predios en todos lados; la legislación permite exonerar los impuestos, pero vienen cuando los negocios son atractivos; eso es así. Y en este caso estamos frente a un negocio atractivo. Por lo tanto, creo que perfectamente pudieron ponerse otras condiciones en lugar de imponer eso a quienes están inermes, atomizados, sin la posibilidad de defender fuertemente sus intereses ni de imponer las condiciones. Perfectamente se podrían haber impuesto o negociado condiciones de otro tipo con los inversores.

Otra de las preocupaciones que unánimemente se manifestaron allí -y sigue existiendo- tiene que ver con el intenso tránsito, con la concentración de camiones que se va a generar para el ingreso al puerto. Ante esa preocupación, ¿qué nos contestó el señor Ministro? Voy a leer textualmente su respuesta: "¿Cuál sería el tránsito en la Ruta N° 15, en el extremo de máximo tránsito de camiones que se podría dar en virtud de este proyecto, es decir, al cabo de tener las dos plantas chipeadoras funcionando? La cantidad de camiones que se incorporaría al tránsito llegaría a totalizar, conjuntamente con los que hay en la actualidad, un número equivalente al que hoy transita por la Ruta N° 9". Pero, lamentablemente, esto no es verdad, y no soy yo quien lo dice sino el memorándum que preparó la Dirección Nacional de Vialidad sobre consideraciones viales en el sistema de acceso a la Ruta N° 15 y La Paloma. Parcialmente es cierto, pero las verdades a medias no son las mejores.

En el informe se dice que actualmente la Ruta N° 15, en el tramo Ruta N° 9-La Paloma, cuenta con un tránsito diario, en promedio anual, de 1.644 vehículos, de los cuales 33 son camiones. El proyecto agregará en una primera etapa 128 unidades adicionales y en la segunda 384, con lo cual llegará a 2.028 TPDA. Este tránsito es de un nivel inferior al TPDA de la Ruta N° 9, que tiene 2.132 unidades.

Luego se dice que con relación al número de camiones, el tramo entre Rocha y San Carlos, en la Ruta N° 9, alcanza un TPDA de 154, mientras que en la Ruta N° 15, entre Rocha y La Paloma, va a ser de 417 unidades. Sin duda, no es lo mismo que circulen 154 camiones que 417 entre ida y vuelta. Debemos agregar que esta cifra es promedio del año -tal como se aclara en el informe- y, por lo tanto, en la zona turística quizás en el verano se concentre y tengamos 6.000 ó 7.000 vehículos, entre los cuales habrá 417 camiones. Sinceramente, pregunto si eso no produce el colapso del tránsito en ese espacio tan corto. Si uno viaja de Minas a Montevideo -y no sé cuál es el tránsito en ese tramo- detrás de un camión, se da cuenta de que permanentemente debe detenerse, que el tránsito se enlentece. En este verano -disculpen los señores Diputados, pero voy a entrar en una cuestión anecdótica-, había dos camiones cisterna que llevaban agua desde Rocha hasta La Paloma. Cuando había mucho tránsito, llegaban a tener detrás dos kilómetros de fila, porque no los podían rebasar. Entonces, pensemos en 200 camiones yendo y en 200 viniendo.

Pero esto es parte de la respuesta del señor Ministro. La contestación final es que eso se puede solucionar mediante obras que son propuestas en el mismo informe, entre las cuales se incluye la posibilidad de hacer una doble vía, de hacer una vía especializada, de canalizar el tránsito, de construir un nuevo acceso a La Paloma. Eso presenta dos problemas. Uno de ellos es quién lo paga. El señor Ministro dice que debe hacerlo el Gobierno porque es lo razonable. Creo que es razonable que suceda eso cuando no es provocado por un emprendimiento concreto. Recién pusimos el ejemplo: M'Bopicuá se instaló, tuvo que hacer los accesos, y no estoy diciendo que son mejores que los otros; simplemente, estoy comparando negocios. Si son negocios parecidos, lo razonable es que la empresa haga todo lo que necesita para su servicio; de lo contrario, va a determinar que sea otro el que tenga que pagar.

La tercera propuesta del señor Ministro refiere a las modificaciones en la ruta, lo cual tiene otros in-

convenientes y sobre ello hemos hablado más de una vez. Los derechos del concesionario van a quedar en un contrato a cincuenta años y va a haber que cumplirlos. El Estado uruguayo va a firmar un contrato con el concesionario. Con la gente de La Paloma y con la actividad turística no hay manera de firmar contrato. Hay una promesa que hace el señor Ministro y un compromiso que toma pero que, lamentablemente, no va a poder cumplir porque se está hablando de que estas obras serían necesarias dentro de tres, cuatro, seis o siete años. Quizás se pueda conseguir diez años más, pero parecería que no es previsible que dentro de tres o cuatro años el señor Ministro continúe ocupando ese cargo.

La otra propuesta refiere a modificaciones urbanísticas para cambiar el acceso a La Paloma por la Ruta N° 10, y que él mismo califica de profundas y de difícil aplicación. Él dice: "Se ha hablado de continuación de Ruta N° 10, pero ahí empieza a aparecer un cambio en el uso del suelo parecido a lo que motiva mi venida en el día de hoy pero en otro orden". Reconoce que hay un cambio muy importante. También expresa: "Son zonas residenciales que pasan a tener vías de circulación, zonas comerciales que pasan a estar en el fondo de un balneario. Por lo tanto, implica toda una reformulación del uso del suelo y de intereses".

El señor Ministro agrega que también se podrían plantear otras soluciones, como la de hacer pases elevados, rotondas semaforizadas, pero que eso no es responsabilidad del concesionario, que solo viene aquí a construir una terminal maderera. Pero no viene a construir una terminal maderera en medio del desierto. Entonces, si se necesita hacer un pase elevado es porque se instala la terminal maderera. También se puede decir que se instale la terminal maderera y que las consecuencias las lleven otros.

Dicha terminal estaría construida en medio de una ciudad, a pesar de que el señor Ministro dice lo contrario. Manifiesta que es una terminal granelera con un balneario al costado. Quiere decir que en la asignación de importancia pasa todo lo existente a un segundo plano y solamente está en el primer plano lo que hoy se está proponiendo. Honestamente, siento que este tema se ha analizado exclusivamente desde el punto de vista del interés del proyecto y del de los inversores, sin tener en cuenta los perjuicios o los inconvenientes que podrían generar a la gente que vive allí o a la actividad económica del lugar. No estoy asignando intenciones, sino que estoy manifestando la sensación que tengo luego de todas estas conversaciones y del análisis de las respuestas que ha dado el señor Ministro.

Otro tema en el que creo que hay unanimidad refiere a la preocupación sobre lo inadecuado del plazo de la concesión. Hubo y seguirá habiendo planteos con respecto al plazo de la concesión. El señor Ministro nos decía en la Comisión Permanente que no era posible modificar el plazo porque eso entraba en las rigideces del régimen de iniciativa de la Ley N° 17.555. Realmente, de la lectura del texto de la ley no surge que haya tal rigidez, tal imposibilidad de modificar términos. Las propuestas pueden ser aceptadas o rechazadas, y si alguien me pide cincuenta años y yo le digo treinta, él va a tener que aceptar el planteo. En este caso, no solo tengo la convicción, sino que he escuchado manifestaciones acerca de que la empresa estaría dispuesta a aceptar treinta años. Quiere decir que no es algo teórico, sino concreto y real.

Lo que preocupa es si está bien cincuenta años. ¿Está bien treinta años? ¿Está bien veinte años? Lo que hasta ahora no se nos ha aportado fueron elementos objetivos por los que se justifiquen los cincuenta años. Cuando se planteó este tema en la Comisión Permanente -esto figura en la versión taquigráfica- el señor Ministro tenía sus dudas y decía: "Yo me he hecho la misma pregunta que ustedes. ¿Está bien cincuenta años? Le hice la pregunta al oferente y su respuesta fue: 'No hay nada que lo impida'". Luego agregó como argumento que los plazos podrían ser menores, pero que hay baja de precios, momentos en que la venta es menor y que por ello hay que tener un largo plazo. Normalmente, cuando se analiza un proyecto se ve el tiempo en que retorna la inversión, se considera el tiempo en que se obtiene la rentabilidad esperada, y ahí se determina el plazo. Si después resulta que hay un período en que bajaron los precios, ese es el riesgo que corre el empresario; de lo contrario, el sistema capitalista no tendría sentido. Se corren riesgos y se obtienen ganancias. También puede venir en mitad del período una suba de precios y nadie va a pedir que se devuelva antes la concesión por ese motivo. Con respecto a este tema, tanto el señor Ministro como el señor Subsecretario nos decían que habría una cláusula de salvaguarda que establecería que por razones de interés público la concesión

podría ser rescatada por el Estado, por el concedente y que la limitación de la posible indemnización radicaría en el valor de la inversión no amortizada en el momento del rescate. Efectivamente es así, sobre todo después de que se hizo la aclaración N° 4 en la licitación, en la que quedó expresamente establecido que la indemnización no podría superar el valor de la inversión no amortizada. De todos modos, eso no justifica que demos plazos exagerados, salvo que haya un elemento objetivo que indique que ese plazo es adecuado. ¿Por qué vamos a dar cincuenta años para después a los veinticinco años decir: "Ya rescataron la inversión, hicieron la ganancia adecuada y ahora, por razones de interés público, los vamos a sacar"? En materia de negocios nadie los hace para terminarlos en pleito; los negocios se hacen para que terminen bien. Es preferible hacer un negocio adecuado, con un plazo razonable y firme, que hacer un negocio que sin duda termine en pleito. Digo esto porque rescatar una concesión termina en pleito, o damos un beneficio exagerado con respecto a la inversión.

El otro tema discutido, que unánimemente se cuestionó -a pesar de que hoy se acepte el proyecto con las condiciones establecidas-, tiene que ver con el área a conceder.

El señor Ministro manifestaba que el área que se concede no se había tenido en cuenta y que no era un tema pesado; esto lo dijo cuando conversábamos sobre la puntuación. ¿No es un tema pesado conceder unas 20 hectáreas que prácticamente representan el 70% del recinto portuario? ¿No es pesado conceder predios valiosos turísticamente como los de la Intendencia Municipal, que además -como mostraba el señor Diputado Ponce de León- tienen gran peso en la zona concedida?

Hay un elemento que deseo mencionar respecto al área a conceder. En el pliego de condiciones el Ministerio de Transporte y Obras Públicas aclara que está gestionando la obtención de un padrón propiedad de la Intendencia Municipal de Rocha, y que se compromete a entregarlo en el término de treinta meses después de firmado el contrato. Parecería que no puede comprometerse a entregar algo que no es propio, aunque hace una salvedad, y es que en caso de no poder cumplir con eso, en doce meses más entregaría un área equivalente en otro predio colindante al área de la concesión. Los únicos predios colindantes a la zona de la concesión son dos: el resto de la parte terrestre del recinto portuario y la zona en la que se ubica la colonia de vacaciones de los Oficiales de la Armada. Seguramente, lo que habrá que entregar será gran parte del resto del recinto portuario que todavía queda en manos públicas.

SEÑOR ORIBE.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ORIBE.- Señor Presidente: el señor Diputado Barrios ha mencionado que tiene información acerca de que la empresa estaría dispuesta a reducir los plazos. Quisiera saber cuándo y quién le dijo eso, porque aquí hablamos en plural sobre la información, pero no personificamos. Si el señor Diputado tiene información, me gustaría que identificara a la persona, el momento y el lugar.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Barrios.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: podría reservar ese dato, pero me fue manifestado personalmente por una persona de la dirección de la empresa.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Alonso).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Señor Presidente: creo que el tema de las áreas terrestres es de excepcional importancia.

En la imagen del Cuadro 6 podemos ver la zona del puerto; como estamos hablando de áreas, reitero que prefiero operar con registros gráficos.

Este es un plano que presentó la empresa proponente (Cuadro 8), hoy única oferente, y como puede observarse -lamentablemente, al no tener colores es más difícil de apreciar- incluye lo que la empresa solicitó para el proyecto. En lo que llama Zona E se encuentra el apostadero naval; la Zona C es una zona contigua y borde de la Bahía Grande; en la Zona A, luego de aquella recta que veíamos en la imagen del puerto y su entorno inmediato -que es la ruta de acceso al puerto-, al llegar a determinado punto se dobla, y lo que la empresa solicita es una zona de ese

espacio verde que está como respaldo a la escollera principal. Aquí se produce ese quiebre que angosta la zona de respaldo al muelle; esta es la llamada Zona A, que viene hasta este otro punto, donde comienza una Zona D, sobre la que pido particular atención, porque los señores Diputados apreciarán que no estaba incluida en el pliego del Ministerio. Ahora vamos a ver por qué; esto no es algo menor. La Zona D es parte de este padrón más amplio, que pertenece íntegramente a la Intendencia Municipal de Rocha.

Aquí tenemos, entonces (Cuadro 9), el área de la concesión que se establece en el pliego. Preferí mostrarlo en esta escala, en la que la zona terrestre se ve muy poco, para que por lo menos una vez viéramos cuál es el álveo marítimo, cuál es el área que se entrega en concesión en la zona náutica. Desde este punto iría la cinta granelera y en este otro, hacia la derecha, estaría la zona de atracado del barco y de eventuales maniobras.

Me permito señalar -sobre este tema vamos a volver- que aquí se ve bien cómo la empresa, además, incluye en su pedido tres hectáreas de la Bahía Grande, que se estaban rellenando.

Hablamos en pasado porque esto se modificó, pero, atención: es lo que estaba en el pliego. Atención, que el Ministerio aprobó un pliego de acuerdo con el cual se estarían rellenando tres hectáreas de la Bahía Grande. Naturalmente, es de las cosas que nos parecen más severas, pues ya no solo es el borde de la bahía, sino directamente un pedazo de ella.

En esta imagen (Cuadro 10) se ve con claridad la división de padrones y el padrón de la Intendencia Municipal de Rocha.

Si volvemos a esta otra imagen (comparar el Cuadro 11 con el Cuadro 8), podemos advertir el quiebre al que aludíamos, y si bien no se ve el área completa, sí se aprecia parcialmente el área que estaría comprendida en la concesión. Reitero que es parcial porque el área se extiende más allá del límite de esta imagen.

Aquí se muestra (Cuadro 12a) un plano que el Ministro llamó dominial y entregó a la Comisión Permanente cuando concurrió a hablar sobre este mismo tema. En este plano se delimitan con bastante claridad las áreas, y nosotros nos hemos permitido señalar (Cuadro 12b), con color rojo oscuro (A), siempre en el área terrestre, la zona que el Ministerio ya incluye en la licitación para ser concedida.

Adviertan, señores Diputados, que aquí se incluye el área que hoy es apostadero naval. Acerca de este punto nos interesaría saber qué opinión dio la Armada Nacional, si fue consultada a través del Ministerio correspondiente, y en qué fecha emitió su parecer.

Luego del apostadero naval viene toda esta zona costera de la bahía, de la que dijimos que nunca en los proyectos anteriores -chicos o grandes- había sido otorgada como área portuaria. Por lo menos, nosotros no encontramos este dato y hemos hablado con muchos profesionales colegas -no solo de nuestro sector político, sino de otros, y con algunos cuya filiación política realmente no conozco- que siguen estos temas desde hace muchos años. Ellos no tenían información de que en alguna ocasión esto se hubiera indicado como área de trabajo portuario.

Esta otra, en tono claro (B), es la zona que en el pliego se establece que el Ministerio gestionará ante la Intendencia y que, de no ser posible obtenerla -es a lo que se refería el señor Diputado Barrios-, sería sustituida por otra área contigua a la de la concesión. Fíjense en el plano: ¿cuáles son las áreas contiguas a la zona que está marcada con rojo (A), que es la de la concesión? Una es la de las viviendas que actualmente son de la Armada. Si seguimos rodeando la bahía, está la zona de las afectaciones directas y prácticamente la que queda es la de los muelles del puerto.

Luego podemos apreciar en verde más claro la zona del padrón municipal (B y C). A propósito lo queremos mostrar así porque ahí hay dos problemas. Uno de ellos es que esta zona claramente no puede ser asignada, pero además nos preguntamos: ¿la nueva vía de acceso cuenta con el acuerdo de la Intendencia? ¿Cuál es la zona a la que se va a recurrir para hacer esa vía de acceso? ¿Cuál será la vía de acceso alternativa si la Intendencia no está de acuerdo con la otra? Hace un rato hablábamos del Ministerio de Defensa Nacional, de la Armada Nacional, pero es singularmente obligatorio hablar de la Intendencia Municipal de Rocha: aquí hay un plan de ordenamiento territorial, aquí hay una población afectada. ¿Cuándo fue consultada la Intendencia? ¿Qué opinión dio la Intendencia sobre este tema?

Esto tiene una historia en La Paloma; este no es, por cierto, el primer proyecto que se hace.

Con la simplicidad de este esquema (Cuadro 13) podrán reconocer la escollera y los muelles. Esta es una versión del estudio de la Facultad de Ingeniería, a partir del diseño de la Dirección Nacional de Hidrografía. Termina estableciéndose con precisión cuál es el largo de la escollera que es necesario hacer -una pequeña prolongación de la existente- para dar la tranquilidad de que, una vez dragado el puerto a las profundidades debidas -en este caso, se hablaba de 9 metros-, la arena no volvería a colmatarlo. Este proyecto es de 1987 y es la culminación de un trabajo iniciado en 1985, cuando se recomendó hacer este estudio. En él participó un conjunto de instituciones. La Comisión que trabajó en este proyecto era presidida, naturalmente, por la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero la integraban, por supuesto, la Intendencia Municipal de Rocha, por supuesto la Armada Nacional -el Ministerio de Defensa Nacional-, por supuesto el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, y como en aquella época no existía el Ministerio de Turismo, la integraba el Ministerio de Industria y Energía, en cuyo seno estaba la Dirección de Turismo. También la integraba la OPP; no olvidemos que, desde el punto de vista constitucional, este es un organismo asesor del Poder Ejecutivo. Muchas veces hemos cuestionado que se den a la OPP potestades ejecutivas, pero este sí era un ámbito en el que podía interesar el respaldo de su capacidad de opinión y de consultoría; en el caso del proyecto de 1987, en la Comisión de 1985 estaba representada.

Luego surgió otro proyecto, cuando ya estaba en plena actuación el señor Ministro actual; es de 1988 o 1989. Lo que se está mostrando (Cuadro 14a) lo hemos tomado de la página web de la Dirección Nacional de Hidrografía. Esto fue distribuido como el proyecto de aguas profundas para el que se solicitaron expresiones de interés. Este puerto no es igual al dibujo que vimos antes. Advierta, señor Presidente, que la prolongación de la escollera existente es mucho más pronunciada, y la escollera que en el proyecto que estudió la Facultad en 1985-1987 partía de este punto, en este caso se extiende, se amplía; se quiere hacer un puerto de aguas profundas, que -como veremos después en algún otro gráfico- en determinado momento permite la presencia de cuatro barcos de 12 metros de calado y de 200 metros de largo, con capacidad de operar en forma simultánea. Realmente, se apostó al puerto regional y el señor Ministro lo dijo. Él señaló: "Aquí sí el Uruguay se juega a lo que desde hace un siglo viene manifestando como opción, lo que en algún momento fue un determinismo histórico de la geografía. Acá se jugó con fuerza a tratar de obtener interesados". Diversas razones llevaron a que no se lograra, pero no es eso lo que estamos cuestionando. Lo que sí estamos diciendo es que cuando la Dirección Nacional de Hidrografía y el Ministerio hicieron esta apuesta, jugaron a otorgar lo máximo posible: a hacer el puerto que pudiera entusiasmar en la región, que pudiera atraer inversores extranjeros. Advierta, señor Presidente, que tenemos un área de granos, luego una de chips y rolos -fíjese el espacio que ocupan los chips y los rolos en el total del proyecto, y no porque esto no estuviera considerado; ¡bien que estaba contemplada el área forestal!-, luego un área de contenedores, una multipropósito o de carga general, como se diría, y por último la de pesca.

Aquí vamos a hacer dos acotaciones en direcciones distintas. Por un lado, al buscar la máxima expresión posible de un puerto de aguas profundas, en la apuesta realmente nacional de buscar un destino a muchos años, fíjese, señor Presidente, lo que dice el entorno de la bahía: "Zona turística deportiva". Inclusive con esa potencia de puerto, los actores del momento -entre los que estaba el mismo Ministro que hoy- mantenían la prioridad turística para lo que estaba en la costa de la bahía. ¡Por supuesto que no rellenaban un solo metro cuadrado de la Bahía Grande de La Paloma! Inclusive, establecían prioridad turística a esta punta que hoy aparece sin destino específico. Esto no está en la concesión y es posible que se mantenga como prioridad turística; no lo sabemos, pero sería lógico porque a algún lugar tienen que ir los yates -si es que se piensa que es natural que los haya, como hemos escuchado decir al señor Ministro-, salvo que se haga otro puerto. Habrá que preguntarse, entonces, adónde van a ir las instalaciones de la Prefectura Nacional Naval. Nuevamente, nos interesaría saber qué contestaron, y en qué fecha, la Armada Nacional y el Ministerio.

Miremos el tamaño relativo de esta escollera (Cuadro 14b), que figura en blanco, recta, perpendicular a la costa, que corresponde al proyecto de 1987. Fijémonos cómo entre 1998 y 1999 se expandió y se llevó al máximo posible. Observemos ahora la nueva ruta de acceso que tiene el proyecto que hoy está a

consideración y el área que se da en concesión para la cinta granelera. ¿Dónde queda el proyecto posible para trabajar, ya no como puerto de aguas profundas, sino como puerto zonal? Entonces, pensemos el puerto zonal desde la escollera que figura en verde, recta; nadie va a hacer la escollera que allí figura en amarillo, más abierta y curva, para un puerto que ya no tiene una dimensión regional, en sentido internacional, sino local. ¿Qué nos está quedando de área terrestre para contenedores, multipropósito, para granos? Alguien me va a decir: "¿Contenedores? ¿Para qué?". Hoy los contenedores se usan, por ejemplo, para exportar arroz; cada vez se usan más para las cosas más dispares. Es posible que allí no esté el lugar para hacer -admito la discusión; no es ese el tema- un puerto que se llama "hub", es decir, distribuidor de contenedores. Pero no tengo dudas de que si aspiramos a que se reviertan las tendencias de la economía nacional, si aspiramos a que en la zona de Rocha pueda haber empresas, fábricas, áreas de producción, el puerto natural de embarque -naturalmente, en el futuro, los productos van a salir en un alto porcentaje a través de contenedores-, se debe tener en La Paloma, donde, en definitiva, por lo menos un barco portacontenedores pueda entrar y llevarse los contenedores con la producción de la zona este del país. ¿Cuánto estamos hipotecando de todos estos objetivos si estamos dando prácticamente toda el área terrestre de respaldo, salvo el muelle y una pequeña zona? En esa pequeña zona, como se puede ver, el lugar más ancho es el de la pesca, ya que el resto del área hasta la escollera recta que figura en verde no llega a tener el ancho de la zona de pesca? Naturalmente, en el área que figura en rojo que se pretende atribuir, asignar o dar en concesión -vuelvo a decirlo- se entrega una buena parte del entorno de la Bahía Grande.

Entonces, es inevitable volver a la primera pregunta. ¿Por qué construir el proyecto allí? Repito: no es mala la idea de la cinta, pero ¿qué necesidad existe de tener allí una cabecera de cinta?

Aspiro a convencer. Aspiro a que este no sea un tema partidario. Aspiro a convencer al señor Ministro. Aspiro a convencer a los distintos legisladores. Aquí estamos adoptando una decisión en una zona muy significativa. ¿Cuánto vale actualmente esa área, para cualquier proyecto? ¿Cuánta ocupación podría generar si se decidiera asignar esa área a un proyecto turístico? ¿Cuánto podría representar? Conste que no lo estamos proponiendo. No lo estamos proponiendo, porque creemos que el puerto de la zona este del país está allí y, si bien hay que respetar una parte como área turística, también hay que respetar el respaldo del puerto para que pueda servir -como es su obligación y su destino histórico- al menos a la región del Uruguay que tiene cerca.

¿Pero vamos a entregar esta zona por cincuenta años para una cinta transportadora que lo que hará será apoyar su punta? ¿Para instalar plantas de chipeado? ¿Por qué allí? ¿Por qué no en otro lado? ¿Para hacer acopio de rolos? ¿Para hacer montañas de chips? ¿Qué razón existe para que se instalen allí, en plena zona urbana?

Perdonen la pasión, pero estos son temas -disculpen la digresión, pero descarto que otros pueden sentir lo mismo que nosotros- que se piensan mucho y a gran distancia de tiempos.

Actualmente, el puerto de Montevideo tiene una actividad singular y sin duda es uno de los aspectos potentes que tiene Uruguay en su enclave regional. Pero eso no es solo porque exista la bahía: antes estaba la bahía, pero lo que había allí a fines del siglo XIX apenas si podía utilizarse. Quienes pensaron el puerto en los primeros años del siglo XX, pensaron en muchos años para adelante. En estos temas hay que pensar en muchos años para adelante porque no son muchos los lugares donde se puede hacer. ¿Vamos a conceder esta zona, área clave del recinto portuario de La Paloma, cuando este proyecto puede ubicarse en otro lado?

Aquí podemos ver (Cuadro 15) lo que era el proyecto de 1999, que ya mencionamos: un muy importante relleno, una profundización a 12 metros, y los cuatros barcos. Naturalmente, es discutible si este es el lugar para llevar a cabo este emprendimiento, pero no tengo duda de que al menos el puerto chico tiene que poder instalarse y lo que no tiene ningún sentido es hipotecar ambos puertos. Se señala con amarillo la zona de prioridad turística que un puerto de esta dimensión respetaba (Cuadro 15 y Cuadro 16).

Estamos trabajando en equipo con el compañero Diputado Barrios. Es muy claro -él lo anunció desde el comienzo- que estas interrupciones son una forma de repartirnos aspectos de esta interpelación. Por aquí nos quedamos.

Agradezco al señor Diputado Barrios por la interrupción.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Puede continuar el señor Diputado interpelante.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: antes de salir del aspecto que estábamos tratando -el área a conceder-, quiero citar unas afirmaciones vinculadas con lo último que manifesté, en cuanto al compromiso que el Ministerio ha contraído en el pliego de condiciones con relación a la entrega de un predio propiedad de la Intendencia Municipal de Rocha o, en su defecto, de otro predio colindante. Estas manifestaciones corresponden al ingeniero Alberto Rodríguez, Gerente de Grupo Forestal y Director de Puerto Graneles, en ocasión de un reportaje radial que le hicieron hace algunos días. Dice así: "Nosotros le solicitamos a la administración una superficie, dentro de la cual hay un área de 7,9 hectáreas que vendría muy bien para este proyecto y es de la Intendencia. Digo que vendría muy bien porque es necesaria y fundamental para el proyecto, porque si estas hectáreas de Rocha no se negocian la administración va a tener que cedernos terrenos que hoy son del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que están en la costa contra el mar, lo que inhabilitaría justamente el sueño del proyecto global".

Estas manifestaciones del representante de Puerto Graneles S.A. no coinciden con la información que en su momento nos dio el señor Subsecretario, y que luego ratificó el señor Ministro, en cuanto a que la empresa estaría dispuesta a recibir predios que no fuesen colindantes, propiedad del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Aparentemente, la posición es que se atendrán a lo que diga el contrato y, como dicen ellos, habrá que entregarles el resto del recinto portuario de La Paloma.

Seguimos analizando aspectos que han sido cuestionados por la unanimidad del sistema político de Rocha. Hubo un punto en el que hizo mucho hincapié el doctor Alfaro, Edil del Partido Nacional. No es que vaya a repetir conceptos sostenidos por el señor Edil Alfaro; estas mismas objeciones las he hecho yo y también el señor Diputado Rossi en la Comisión Permanente. Quiero demostrar lo que decía el señor Diputado Ponce de León: esta no es una cuestión de partidos, sino que se trata de un asunto que nos preocupa a todos.

Sabemos que en el momento en que se analiza la licitación, la puntuación pesada se concentra en los servicios a los chips -es decir, el servicio de chipeado, embarque, almacenaje de chips y de rolos-; en segundo lugar, la velocidad de carga y, por último, cuatro aspectos más -que tienen un peso menor en el puntaje total-: el plazo de construcción y los antecedentes de los proyectistas, constructores y promotores de la obra. En la Comisión Permanente y en otras oportunidades en que conversamos con el señor Ministro cuestionamos este régimen de puntuación porque entendíamos -lo seguimos haciendo; creemos que los hechos de algún modo nos han dado la razón- que eliminaba la posibilidad de competir. No era posible que otra empresa que estuviera interesada en llevar adelante este proyecto pudiera ofertar sabiendo que, en definitiva, los proponentes se hacen un autoservicio, por cuanto también son productores forestales. Por tanto, si tenía que superar el 20% de ventaja, tanto en el precio como en la capacidad de carga, si el oferente perdía la licitación, terminaba ganándola. Esta empresa no tenía manera de perder la licitación; no tenía manera de salir perjudicada; no corría ningún riesgo de no obtener beneficios.

Además, la empresa en su propuesta anunciaba -lo que también desalienta a cualquier competidor- que utilizaría la prerrogativa que la ley establece de presentar un mejoramiento de la oferta en caso de perder la licitación. Esto le daba la posibilidad -no sabemos si sucedió así- de hacer una oferta con un precio alto y, si había otro oferente, presentar la mejor oferta. Pero siendo el único oferente, podía presentar un precio alto y ganar igual, salvo que ese precio fuera muy exagerado para el Ministerio. Y si se plantease ese precio alto ¿qué efecto podría producir? Allí no solo hay que sacar la madera de las 20.000 hectáreas que tiene la gente del grupo forestal de Puerto Graneles, sino que se supone que hay 80.000 ó 100.000 hectáreas más de otros productores. Inclusive, gran parte de esas 80.000 ó 100.000 hectáreas más, si se concreta lo que está proyectando el Ministerio en cuanto a la rehabilitación de las vías férreas a Minas y a Río Branco, podría sacarse hacia Montevideo.

¿Qué es lo realmente interesante de esto? ¿Qué es lo que realmente puede hacer interesar a quien esté en el negocio? Es la enorme área de tierra de prioridad forestal que hay en el norte de Rocha, en el norte de Lavalleja y en el departamento de Treinta y

Tres, que hoy no es forestable por razones económicas y que con el puerto de La Paloma se vuelve forestable. Si quien explota el puerto de La Paloma es un forestador y si el precio de sus servicios es alto, de hecho se está sacando de encima la competencia que pudiera tratar de acceder a esas áreas que, sin duda, son uno de los alicientes para este emprendimiento.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Amorín Batlle)

——Los Ediles de todos los partidos preguntaban por qué no se habían utilizado otros criterios, por qué no se había incluido entre los aspectos a puntuar el pago de un canon, por qué no se había incluido entre los aspectos a puntuar el plazo de la concesión y por qué no se había incluido entre los aspectos a puntuar el hecho de que el depósito de madera, de rolos, estuviese dentro o fuera de la zona urbana. Así que hay otros elementos que en caso de ser los que llevasen a determinar quién ganaba la licitación, podían mejorar las condiciones del proyecto a favor de la sociedad, en beneficio colectivo.

Sin embargo, manteniendo el sistema de puntaje que se adoptó, la única posibilidad de mejoramiento del proyecto era a favor del oferente, de quien había tenido la iniciativa.

Con respecto al canon, nos decía el señor Ministro -lo ha reiterado en muchas oportunidades- que lo único que haría eso sería gravar a los productores. Bueno; sería gravar a los productores o no, pero suponiendo que sí, perfecto, habría que tratar de bajar los costos. Pero, ¿por cincuenta años? Tenemos que preguntarnos si la forestación necesita bastón por cincuenta años. ¿Durante cincuenta años hay que continuar generando beneficios?

Está bien que cualquier actividad -y esta como otra- tenga un apoyo de la sociedad para arrancar. Según un estudio realizado por el ingeniero Echeverz, hasta el momento la sociedad uruguaya, entre exoneraciones de impuestos, subsidios, créditos preferenciales e inversiones en infraestructura, ha aportado a la forestación US$ 414:000.000. Puede discutirse la cifra, pero de cualquier manera siempre va a ser importante. En este proyecto están involucradas dos actividades importantes: la forestación y el turismo. Por un lado está la forestación, que recibe un apoyo fuerte de la sociedad, porque así lo decidió este Parlamento -no estamos discutiendo eso- y, por otro, la actividad turística. Es lógico que se trate de ayudar a una actividad que empieza, pero el día que cosecha tiene que empezar a devolver, a reponer, ya sea a la sociedad toda o a algunos sectores, lo que ha recibido. ¿No sería justo, razonable, que transcurrido un plazo prudencial para que el proyecto se consolide, se pudiese aplicar un canon destinado a compensar colectivamente a la otra actividad involucrada, que es la turística? Digo colectivamente y no individualmente, como compensan las ventajas que se dan en este caso al proponente.

¿Cuánto se podría hacer simplemente con devolver el 10%, 15% ó 20% de los ahorros que este proyecto representa -no solo para el proponente, sino para el sector forestal- y volcarlo a la recuperación y a la mejora de las infraestructuras turísticas? Sin embargo, lo que se está planteando es exactamente lo contrario.

Nos decía el señor Ministro que en la puntuación no se incluían los plazos, los precios, las tasas de interés, los períodos de inversión ni los análisis de inflación porque era muy complejo medirlos. Efectivamente, estamos de acuerdo, pero nadie le reclamó que incluyese esos aspectos. Lo que se reclamó que se incluyese como valor de puntuación fue exclusivamente el plazo. Si era imprescindible competir por el plazo, por el canon, por el área, por la ubicación de la chipeadora y el depósito de madera, ¿por qué se dice que hubiese sido muy difícil asignar puntuaciones? No parece que sea difícil asignar puntuaciones a un plazo; no parece que sea difícil asignar puntuación al pago o no pago de canon; no parece que sea difícil asignar puntuación por el área utilizada. Si esas cosas fuesen tan difíciles de puntuar y tan difíciles de medir, no me explico cómo pensaban hacer en la licitación de 1999, cuando el puntaje se otorgaba por experiencia del oferente en emprendimientos similares a su propuesta, por estudios de ingeniería ante proyecto estimativo de costos, por el plan de inversiones de las obras propuestas, por estudios de impacto territorial y ambiental y plan maestro, por estudios de mercado, por plan de mantenimiento de activos y por estudios de generación de empleo. Estos eran los ítemes que puntuaban en el proyecto de 1999. Esos sí que eran complejos de puntuar.

También se sostiene que el canon no puede establecerse porque va a ir al productor o va a afectar la ecuación económica del negocio. Honestamente, no

hemos recibido ninguna demostración de que la ecuación económica del negocio pueda verse afectada por algunos de estos aspectos. Sinceramente, sería bueno que se nos hubiesen puesto elementos objetivos en algún momento. Si uno empieza a obtener información y compara otros elementos, llega a la misma conclusión. Volvemos al ejemplo que hoy está fresquito: el puerto de M'Bopicuá, con una inversión de US$ 30:000.000, para salir con barcos que tienen que cruzar un canal de 23 pies para venir a completar carga en el puerto de Montevideo.

El señor Ministro manifestaba frente a una Comisión del Senado, en abril de 2000, que la empresa promotora de M'Bopicuá estaba dispuesta a invertir US$ 20:000.000 en dragado para llevar el canal a 28 pies. Si una empresa que invierte US$ 30:000.000 en el puerto está dispuesta a invertir US$ 20:000.000 -estas son expresiones del señor Ministro en una Comisión del Senado- para llegar a un calado de 28 pies, aquí, con US$ 25:000.000, los concesionarios tienen 45 pies de calado. Las diferencias son notorias y los resultados tienen que ser completamente distintos.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Señor Presidente: los puntajes para valorar una licitación los establece la Administración y es la forma de comunicarse con los potenciales interesados en ofertar; naturalmente, se hacen en función de las cosas que se busca preservar, ya sean razones económicas, de precios, de calidad, de superposición de roles. No es comprensible, no logramos entender cómo si un inversor ofertaba lo mismo, idéntico, por menos plazo, dicho menor plazo no tenía ningún valor a los efectos del comparativo de la licitación. Esto estaba así en el pliego; un inversor podía decir: "resuelvo este tema del área, me arreglo con mucho menos" -no importa ahora el detalle, pero hay muchas ideas-, "porque aprovecho mucha infraestructura; prefiero gastar más acá en cosas auxiliares que tener que hacer pavimento en otros lados, ya que acá el pavimento está hecho y, entonces, en lugar de 27 hectáreas me arreglo con 15 hectáreas", por decir algo.

Y en el resto lo mismo. Supongamos que ofertaba lo mismo que el proponente; con el 20% de ventaja quedaban igualados, no tenía ni un punto de ventaja. Esto no es posterior a la licitación; esto es previo a la licitación. Esto es cuando al formular un pliego, uno dice qué cosas va a valorar en la licitación. Y yo digo que realmente nos importa mucho saber por qué estas cosas no están incluidas en la puntuación de la licitación.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Puede proseguir el miembro interpelante, señor Diputado Barrios.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: sin ninguna duda, el tema de la puntuación nos ha preocupado mucho porque, como hemos sostenido, limita la competencia que todos quisiéramos para mejorar el proyecto a favor del conjunto de la sociedad.

Continuando con los reclamos de la gente del sistema político rochense como guía, como hoja de ruta, el Edil Umpiérrez reclamaba transparencia, el Edil Olivera, credibilidad, y el Edil Alfaro, esto de la puntuación desde el punto de vista de la transparencia. Esto tiene que ver con una afirmación que hemos hecho de que esta licitación no permitía presentarse a otro interesado más que al oferente. Dijimos que era una licitación con nombre propio, y debemos decirlo aquí también. Pero no lo decimos en el sentido de hacer un juicio de valor o de considerar que eso responde a una actitud deshonesta. ¡No! El señor Ministro ha defendido ese carácter; ha defendido el merecimiento que la empresa, según él, tenía para que así se actuase. Es decir: cuando se le preguntaba por qué el 20% de ventaja, el señor Ministro decía que debíamos tener en cuenta el momento en el que se presentó esta iniciativa, que fue en noviembre de 2002; que todos teníamos que recordar ese momento, así como también el primer semestre de 2003 y que, por lo tanto, dentro de los elementos que pesaban y tratando de no ser arbitrario, el tema de poder decir una cantidad u otra no resultaba fundamental porque era un elemento de particular relieve el que hubiera alguien que estuviera dispuesto a invertir en este país.

Efectivamente, entendían que debían asignarle una ventaja que asegurase a esa empresa llevar adelante la inversión, porque había una especie de actitud de gratitud. Pero eso, sin ninguna duda, no invali-

da la constatación que hacemos de que era una licitación sin competencia y que tenía naturalmente un solo posible oferente triunfador.

Pero no solo la licitación tenía un solo posible oferente triunfador por la estructura que se le dio. También se dictó un decreto que era evidentemente destinado a este caso, salvo que se nos informe lo contrario. El Decreto N° 475/002, que exime del cumplimiento de las normas del Decreto N° 442/002 a las iniciativas que se encontraban en curso de preparación y estudio a la entrada de vigencia del mismo, es publicado el 18 de diciembre, y el 19 de diciembre se presenta la propuesta de Puerto Graneles S.A. Pero lo interesante es que en esa propuesta que se presenta veinticuatro horas después, que es muy voluminosa y por lo tanto no se elabora en ese tiempo, ya se menciona el Decreto N° 475/002. Este decreto fue firmado el 11 de diciembre, y también es una coincidencia que ese mismo día Puerto Graneles S.A. haya otorgado el poder a quien lo representaba para presentar la propuesta.

Quisiéramos saber si algún otro proponente estaba en las mismas condiciones y fue beneficiado por este decreto. También deseamos saber qué otros proponentes, qué otras iniciativas se habían presentado en ese tiempo, de acuerdo con la Ley N° 17.555. Inclusive, si esta iniciativa ya estaba en trámite o en negociaciones al momento en que el Parlamento aprobó la Ley N° 17.555 y su artículo 19, sentimos que debió haber sido puesto en nuestro conocimiento que había propuestas que se iban a beneficiar con dicha ley.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Señor Presidente: empalmando con lo anterior, queremos decir que, en definitiva, hemos tenido -descarto que con la mayor buena voluntad- en el año 1987 un proyecto de puerto, generado entre 1985 y 1987, limitado por la línea verde que se ve en la pantalla en la parte marítima; en los años 1998 y 1999 -porque ese plano base es del anteproyecto de 1998- vemos un segundo puerto mucho más grande, distinto claramente del anterior, y ahora estamos en 2003 planteando y en 2004 discutiendo otro uso totalmente distinto del área terrestre-portuaria con esta cinta granelera. Prácticamente, se trata de tres proyectos diferentes en quince años.

Me pueden decir que en 1998 la situación económica era radicalmente distinta en la región. Es posible; de acuerdo. Nadie va a dudar de eso. Señores: si en quince años tuvimos tres proyectos, ¿cuál va a ser el proyecto que quisiera tener la comisión que se conforme dentro de cinco o seis años? En una situación de crisis como la que hoy estamos viviendo -supongo que todos sostenemos que no es la normal ni la que se va a mantener en el Uruguay y en la región-, ¿en qué medida no estamos absolutamente obligados a mantener los grados de libertad, especialmente en aquellos lugares que no tienen formas demasiado simples de sustitución?

Así como digo que la cinta granelera puede colocarse en varios lugares de la costa de Rocha, afirmo que un puerto no puede ponerse en varios lados. Tal vez, con un puerto inmenso a escala regional se podría, pero este es un puerto nuestro, en la zona este del país, y no tenemos posibilidades económicas, no solo hoy, sino que tampoco se avizora en el horizonte la posibilidad de hacerlo en otro lado. Entonces, debemos mantener los grados de libertad.

Toda esta discusión se planteaba, una y otra vez, alrededor de la madera y los chips de madera. Pero yo quiero incorporar otro aspecto del tema. El señor Ministro ha manifestado más de una vez -la última que registré fue en la Comisión Permanente- algo que también han expresado en otro tono, desde otras tribunas, los representantes de la empresa proponente, y es que la cinta granelera de alguna manera es multipropósito. Es decir que no solamente sirve para madera. Esto nos lleva a una pregunta casi obligada; diría que a dos. Primero: ¿para qué más sirve esta cinta para el Uruguay de estos años en ese lugar? Cuando hago referencia a estos años no hablo de la crisis, sino que pienso en horizontes respetables.

El señor Ministro dijo que la cinta podía servir para importar fertilizantes; en algún otro momento se habló de exportar "clinker" desde las fábricas de Minas; también de importar graneles líquidos, o sea, aprovechar el puente de aguas profundas poniendo un ducto, por ejemplo, para importar petróleo. Asimismo, se dijo que podía utilizarse para exportar arenas negras. Uno se pregunta: ¿cuáles son las condi-

ciones ambientales, ya no de la madera, sino de estos otros productos? Estaremos de acuerdo en que si uno va al puerto de Montevideo el día que embarca y se para cerca de donde atraca un barco que trabaja con madera, eso no es lo mismo que ponerse cerca de uno que trae fertilizantes. No solo no es lo mismo en el puerto; no solo no es lo mismo en el muelle. Pregunten a los vecinos de la Ciudad Vieja a ver si es lo mismo. Otro tanto podríamos decir de los otros productos que mencionamos. Se me puede decir que la prioridad es la madera; entonces, si el estudio ambiental es para la madera, lo que se va a autorizar es madera. ¿O se va a autorizar cinta granelera multipropósito? Si es así, lo que habrá que estudiar y aprobar son las condiciones ambientales de ese multipropósito. Sobre este aspecto no hemos visto ni una sola línea; el único estudio de impacto ambiental presentado que hemos visto dice en forma expresa que solo se refiere a la madera, y aun así plantea frases que luego podremos glosar.

La otra inquietud que quería plantear es la siguiente. Creo que ninguno de nosotros duda de que la producción de la madera está en expansión y necesita áreas operativas. Alguien ha preguntado por qué no le quitamos tal o cual sector y eso es imposible; la madera lo necesita -se ha contestado-, no es viable el negocio sin esto. Si llegamos a no conseguir las nueve hectáreas de la Intendencia, hay que poner otras nueve del Ministerio en otro lado, contiguas a las anteriores. O sea que la madera rígidamente necesita esto. Bien, ¿dónde se van a almacenar las otras cosas para embarcar? ¿Dónde va a ir la arena negra con la que potencialmente se va a aprovechar esa cinta para embarcarla? ¿O es que se va a rellenar toda la Bahía Grande? ¿Se va a trabajar en dos pisos, o qué se va a hacer? No entiendo.

Con relación a los fertilizantes, como el barco tiene que irse rápido por las condiciones no solo económicas, sino físicas, naturalmente se va a repetir el mismo proceso inverso que se explicó para su embarque. Hay que estar muchos días arrimándolo al puerto para que después se embarque rápido. Lo mismo va a suceder con el desembarque: ¿dónde se almacena el fertilizante?

Todas estas son preguntas que, antes de aprobar un proyecto de estas características, deben ser respondidas. Naturalmente que todas ellas llevan a preguntar si se consultó al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y a la Universidad de la República, que en su momento trabajó en estos proyectos.

Antes de pasar directamente a lo que será el último aspecto que desarrollaremos previamente a las preguntas, y dejando los temas físicos en discusión, quiero decir que el Uruguay tiene un ejemplo de enorme importancia sobre algo que esta Cámara discutió hace un tiempo. Me refiero a las condiciones de la licitación y a la participación de la iniciativa privada que todos -reitero: todos- estábamos de acuerdo en promover, estimular e, inclusive, privilegiar con algunas ventajas en el proceso competitivo. ¿En qué medida los niveles de ventajas que se manejaran podían llevar a la distorsión y, como pasó en otros países, a la desaparición de la competencia o, por el contrario, a la creación de la industria de la iniciativa?

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Gallo Imperiale)

——Esta es la primera vez que el Uruguay utiliza el 20%, que fue el máximo que autorizó este Parlamento y en particular esta Cámara y que en su momento tanto discutimos; allí está la versión taquigráfica. Además, se afirmó que se iba a utilizar con infinita prudencia.

Debo reconocer que cuando vimos la reglamentación de este proyecto de ley sentimos que en un aspecto había recogido las preocupaciones de la Cámara, porque la reglamentación establece que la prioridad por derecho de iniciativa será del 5% y que para poder subir esa cifra y llegar hasta el 20% -o sea, para poder ir al 10%, al 15% y eventualmente al 20%- había que cumplir determinados requisitos. La verdad es que creo que los que pusieron los requisitos lo hicieron con inteligencia; no sé quiénes fueron. Pero quien redactó esta parte del reglamento estableció que para poder ir a más del 5%, en primer lugar, la Administración debía declarar públicamente que ese problema era de interés para ella y debía dejarse un plazo de sesenta días. Uno se pregunta -esta fue mi primera interrogante cuando leí el decreto que está bastante claro; si se quiere, podemos darle lectura-, ¿para qué sesenta días? En realidad, yo no lo sabía, pero en el puerto ya hubo un caso -la posibilidad de tener privilegio de iniciativa está autorizada por ley desde hace más de diez años-: en determinado momento hubo un llamado a expresiones de interés de la Administración Nacional de Puertos y se presentaron dos interesados. La Administración les dio a ambos un

porcentaje de prioridad y luego llamó a licitación para una solución que podía ser la de uno, la de otro o una tercera, pero, en todo caso, los dos interesados que habían trabajado antes del llamado en alternativas que eran distintas pero atendían a resolver el mismo problema, tenían prioridad de iniciativa. Como decía, se les dio un porcentaje, ¿y cuál era? El 5%. La Administración Nacional de Puertos estableció esto por el año 1993; este proceso terminó en 1994, como sin duda sabe el señor Ministro.

Finalmente, por razones que no vienen al caso, hubo ofertas, pero la licitación se declaró desierta. Pero yo digo: se usaron las potestades con prudencia. Esos sesenta días se determinan porque si hay algo que le importa al país, por ejemplo extraer la madera -porque por algún motivo sentimos que Rocha está embuchada de madera-, establezcámoslo y que se presenten iniciativas. Porque así como sucedió con esta, podría haber otras. Entonces, que extraigan y que exporten la madera.

No podemos jugar diciendo que el derecho de iniciativa da la prerrogativa de elegir el lugar. Yo pregunto: ¿cuál es la iniciativa acá? ¿La cinta granelera en las costas del este del país, o que el apostadero naval debe formar parte de los predios afectados? Si el tema del apostadero es parte de la iniciativa y yo saco el apostadero y llamo a una licitación sin ese punto, entonces ya no se trata de la misma iniciativa y no habría derecho al pataleo. ¿Alguien cree que eso es así? Con toda razón -cualquiera de nosotros lo sabe- el proponente inicial nos diría: "No, señor; fui yo el que traje la idea. Usted me está haciendo cambios, pero son secundarios en relación con lo que estoy proponiendo". Y tendría razón. Entonces, si él tiene la iniciativa para una cinta granelera en las costas de Rocha, discutamos los lugares, los emplazamientos y los anexos a la iniciativa y no la encorsetemos rígidamente diciendo que es esa. Y si es esa rígidamente, entonces habilitemos a que se presenten otras, porque el problema que tiene el Uruguay no es que se ocupe esa área del territorio. En todo caso, el problema que tenemos es cómo completar barcos de mayor calado con exportación de origen maderero. Entonces, preguntamos: ¿por qué no se cumplió lo que establece el Decreto N° 442/002? El señor Diputado Barrios expresaba que se había aprobado el Decreto N° 475 y yo digo que esa norma tiene un aspecto cuya lógica no solo entiendo, sino que comparto, cuando establece: "Al entrar en vigencia el Decreto 442/002, ya se encontraban en curso de preparación o estudio iniciativas privadas con ajuste a la normativa vigente", etcétera. Me parece bien que iniciativas presentadas por privados puedan ser amparadas, más allá de los montos que discutíamos, porque estamos conceptualmente en lo que queremos respaldar.

El Decreto N° 442/002 establecía que ese derecho existía "siempre que la obra o el servicio respectivo no esté, al momento de la presentación, siendo estudiada" por los organismos mencionados en el artículo 1°. Está claro que eso estaba siendo estudiado, si se habían presentado antes y los organismos venían trabajando. Entonces, me parece bien que se haya levantado esta barrera del decreto, pero no hay ningún fundamento -no entendemos cuál es- para que se haya abandonado también el concepto -y lo que estamos planteando no es legal, está claro- de que sea independiente del fundamento. Cuando se exoneró de la reglamentación del Decreto N° 442/002, ¿qué reglamentación quedó vigente? ¿Qué reglamentación quedó vigente del artículo 19 de la Ley N° 17.555? No quedó vigente ninguna; quedó en la discrecionalidad del Ministerio actuante. No estamos en contra de que muchas veces haya discrecionalidad, pero cuando la hay, se debe actuar con absoluto cuidado y prudencia.

Entonces, preguntamos: en aquellos aspectos del Decreto N° 442/002 que no colidían con nada y que, por el contrario, estaban en la dirección de la prudencia y del cuidado, sobre todo para el manejo de porcentajes altos, ¿por qué no se hizo una convocatoria?

Es claro: con un 20% y con esa puntuación no se presentó nadie. Capaz que en otras condiciones hubiera habido otras ofertas. Como dije al comienzo, sin duda la idea no es mala y creo que antes o después habrá cintas de transbordo para buques de alta profundidad en las costas de Rocha.

Por otra parte, quisiera plantear un tema de trámite. La Comisión Permanente analizó este tema, escuchó al Ministro y luego adoptó una decisión que fue votada por amplia mayoría y que tuvo el respaldo de tres de los cuatro partidos allí representados: que se postergara por treinta días la apertura de la licitación, porque la complejidad del tema en discusión ameritaba ir más a fondo antes de generar hechos consumados. Se trata de una decisión del Parlamento, y no del planteo de una bancada, a través del único órgano de

composición bicameral que funciona en el receso: la Comisión Permanente.

La postergación de una licitación se suele hacer por el pedido de uno o dos oferentes o por razones de lo más dispares. Pregunto al señor Ministro qué razón existió para que no se respetara ese pedido de postergación de treinta días que hizo el Parlamento. ¿Qué razón existió para que solo se otorgara una prórroga de quince días dentro de la cual estaba, además, la semana de carnaval? Entonces, entre lo que se demoraba en enterarse del hecho y los días que se avecinaban, prácticamente no se establecían más novedades que las que el propio Ministerio determinó a partir de esos pocos días que había en el interregno. En definitiva, fue el Parlamento el que pidió treinta días y no un oferente. Fue el Parlamento y con amplio respaldo.

Creo que estamos entrando en una zona muy complicada. ¿Por qué hay tanto apuro? En circunstancias y en temas en los que habría que tener infinita prudencia, en los que la misma historia del país muestra que permanentemente se ha consultado a una cantidad de organismos oficiales y privados -como podemos demostrarlo ampliamente, pero el señor Ministro y sus asesores lo saben-, ¿por qué se actuó con tan pocas consultas y con información a posteriori? ¿Por qué tal premura? ¿Por qué resolver algo que va a involucrar no solo al próximo Gobierno, sino a los próximos diez Gobiernos? Este no es tema de un partido. Vamos a entendernos: estamos hablando de una obra que no va a entrar en funciones este año, el que viene o el otro. Estamos hablando de emprendimientos que, entre proyectos, estudios y obras, llevan varios años y luego significan concesiones de cincuenta años. Entonces, ¿cuál es la razón para no extremar la prudencia en estos casos?

Con esto, por lo menos por nuestra parte, estaríamos en condiciones de pasar a las preguntas.

7.- Licencias. Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Del señor Representante Guido Machado, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 18 de marzo y 17 de abril de 2004, convocándose a la suplente siguiente, señora María Terrón de Esteves.

Del señor Representante Alberto Scavarelli, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor Carlos Testoni.

Del señor Representante Nahum Bergstein, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el día 18 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor Ángel Fachinetti.

Del señor Representante Juan Máspoli Bianchi, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor José María Caballero.

Del señor Representante Álvaro Alonso, por motivos personales, inciso tercero del artículo único de la Ley N° 16.465, por el período comprendido entre los días 17 y 22 de marzo de 2004, convocándose al suplente siguiente, señor Sebastián Da Silva.

Del señor Representante Guillermo Álvarez, en misión oficial, literal B) de la Ley N° 16.465, para participar invitado por el señor Presidente de la Cámara de Representantes, de una visita a Canadá, por el período comprendido entre los días 20 y 28 de marzo de 2004, convocándose a la suplente correspondiente siguiente, María Nelba Iriarte.

En virtud de asumir el cargo de Subsecretario del Ministerio del Interior, el señor Representante Alejo Fernández Chaves, se convoca a partir del día 18 de marzo de 2004, al suplente siguiente, señor Ernesto Rodríguez Altez".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Treinta y cuatro en treinta y siete: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los correspondientes suplentes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración.

Al amparo de lo establecido por la Ley Nº 16.465, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia por razones personales desde el día 18 de marzo hasta el 17 de abril inclusive.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

GUIDO MACHADO
Representante por Rivera".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Rivera, Guido Machado.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 18 de marzo y 17 de abril de 2004.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 18 de marzo y 17 de abril de 2004, al señor Representante por el departamento de Rivera, Guido Machado.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 292000 del Lema Partido Colorado, señora María Terrón de Esteves.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración.

Al amparo de lo establecido por la Ley N° 16.465, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia por razones personales, desde el día 17 de marzo hasta el 19 de marzo inclusive.

Sin otro particular, le saluda muy atte.

ALBERTO SCAVARELLI
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que, por esta vez, no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Hugo Granucci".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración.

El abajo firmante Dr. Raúl Germán Rodríguez, habiendo sido convocado para asumir en calidad de suplente una banca en la Cámara de Representantes, le comunica usted que por razones personales y por esta única vez no he de acceder a ella.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Raúl Germán Rodríguez".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que, por esta vez, no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Luis Spósito".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.

De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que, por esta vez, no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Juan Ángel Vázquez".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.

De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que, por esta vez, no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Palmira Zuluaga".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.

De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que, por esta vez, no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Ruben Zambella".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.

De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que, por esta vez, no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Alfredo Menini".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.

De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que, por esta vez, no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Eduardo Scasso".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.

De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que, por esta vez, no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Augusto Montesdeoca".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Alberto Scavarelli.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004.

II) Que los suplentes siguientes señores Hugo Granucci, Germán Rodríguez, Luis Spósito, Juan Ángel Vázquez, señora Palmira Zuluaga, señores Ruben Zambella, Alfredo Menini, Eduardo Scasso y Augusto Montes de Oca, no aceptan por ésta única vez la convocatoria de que han sido objeto.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en el artículo tercero de la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, y en el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Alberto Scavarelli.

2) Acéptanse, por esta única vez, las negativas presentadas por los suplentes siguientes, señores Hugo Granucci, Germán Rodríguez, Luis Spósito, Juan Ángel Vázquez, señora Palmira Zuluaga, señores Ruben Zambella, Alfredo Menini, Eduardo Scasso y Augusto Montes de Oca.

3) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 2000, del Lema Partido Colorado, señor Carlos Testoni.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Al amparo de lo previsto por la Ley Nº 16.465, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia por razones personales por el día 18 de marzo.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,
NAHUM BERGSTEIN
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.
Hugo Granucci".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

El abajo firmante Dr. Raúl Germán Rodríguez, habiendo sido convocado para asumir en calidad de suplente una banca en la Cámara de Representantes le comunica a usted que por razones personales y por esta única vez no he de acceder a ella.

Sin otro particular saluda muy atentamente.
Raúl Germán Rodríguez".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.
Luis Spósito".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.
Juan Ángel Vázquez".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.
Palmira Zuluaga".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.
Ruben Zambella".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.
Alfredo Menini".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:
Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.
Sin otro particular, le saluda muy atentamente.
Eduardo Scasso".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:
Por la presente comunico a usted que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo de la cual he sido objeto.
Sin otro particular, le saluda muy atentamente.
Augusto Montesdeoca".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Nahum Bergstein.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 18 de marzo de 2004.

II) Que por esta única vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señores Hugo Granucci, Germán Rodríguez, Luis Spósito, Juan Ángel Vázquez, señora Palmira Zuluaga, señores Ruben Zambella, Alfredo Menini, Eduardo Scasso y Augusto Montes de Oca y que el señor Carlos Testoni integra la Cámara por el día de la fecha.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, por el artículo tercero de la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 18 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Nahum Bergstein.

2) Acéptanse, por esta única vez, las negativas presentadas por los suplentes siguientes, señores Hugo Granucci, Germán Rodríguez, Luis Spósito, Juan Ángel Vázquez, señora Palmira Zuluaga, señores Ruben Zambella, Alfredo Menini, Eduardo Scasso y Augusto Montes de Oca.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 18 de marzo de 2004, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 2000 del Lema Partido Colorado, señor Ángel Fachinetti.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración.
Tengo el agrado de dirigirme a usted a los efectos de solicitar licencia por motivos personales y al amparo de lo establecido en la Ley Nº 16.465 , por los días 17 18 y 19 de marzo de 2004 inclusive, convocando a mi suplente respectivo.
Saluda a usted muy atentamente.
JUAN MÁSPOLI BIANCHI
Representante por Flores".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración.
Por la presente quien suscribe Dr. Luis Gustavo Aguilar titular de la cédula de identidad Nº 3.049.547-9, manifiesto no aceptar la convocatoria para ocupar el cargo de Representante Nacional por el departamento de Flores por los días 17, 18 y 19 de marzo de 2004.
Ruego se sirva disponer lo que reglamentariamente corresponda.
Saluda con elevada consideración.
Luis Gustavo Aguilar".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Flores, Juan Máspoli Bianchi.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente, señor Luis Gustavo Aguilar.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, por el artículo tercero de la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 17 y 19 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Flores, Juan Máspoli Bianchi.

2) Acéptase la negativa que por esta vez ha presentado el suplente correspondiente siguiente, señor Luis Gustavo Aguilar.

3) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 22 del Lema Partido Colorado, señor José María Caballero.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración:

Por intermedio de la presente me dirijo a usted, de acuerdo a lo establecido en el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, para solicitarle se sirva concederme el uso de licencia por motivos personales por el período comprendido entre el 17 y el 22 de marzo del año en curso.

Saludo a usted con mi más alta estima,

ÁLVARO ALONSO
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Álvaro Alonso.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 17 y 22 de marzo de 2004.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, y por el inciso tercero del artículo único de la Ley Nº 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 17 y 22 de marzo de 2004, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Álvaro Alonso.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 903 del Lema Partido Nacional, señor Sebastián Da Silva.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.
De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a efectos de solicitar licencia al amparo de lo establecido en el artículo 1º, Literal b) de la Ley Nº 16.465, los días 20 al 28 de marzo del corriente.

La presente solicitud se fundamenta en la invitación cursada por el Presidente de la Cámara de Representantes del Gobierno de Canadá, señor Peter Milliken M.P., para concurrir a visitar oficialmente su país, por lo que integraríamos la delegación de parlamentarios que acompañaría al Sr. Presidente en esta ocasión.

Saluda a usted muy atentamente.

GUILLERMO ÁLVAREZ
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.

De mi mayor consideración:

El que suscribe Jorge Basso, cédula de identidad Nº 1.254.459-7, en mi calidad de suplente del Señor Representante Nacional, Guillermo Álvarez, comunico a Ud. que me encuentro imposibilitado por esta sola vez de asumir el cargo de Representante para el cual fui convocado por ese Cuerpo.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente,

Jorge Basso".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.

De mi mayor consideración:

El que suscribe Hugo Rodríguez, cédula de identidad Nº 3.548.446-1, en mi calidad de suplente del Señor Representante Nacional Guillermo Álvarez comunico a Ud. que me encuentro imposibilitado por esta sola vez de asumir el cargo de Representante para el cual fui convocado por ese Cuerpo.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente,

Hugo Rodríguez".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.

De mi mayor consideración:

El que suscribe Gonzalo Reboledo, cédula de identidad Nº 2-576-789-1, en mi calidad de suplente del Señor Representante Nacional, Guillermo Álvarez, comunico a Ud. que me encuentro imposibilitado por esta sola vez de asumir el cargo de Representante para el cual fui convocado por ese Cuerpo.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente,

Gonzalo Reboledo".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.

De mi mayor consideración:

El que suscribe Álvaro Pérez en mi calidad de suplente del Señor Representante Nacional Guillermo Álvarez, comunico a Ud. que me encuentro imposibilitado por esta sola vez de asumir el cargo de Representante para el cual fui convocado por ese Cuerpo.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente,

Álvaro Pérez".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.

De mi mayor consideración:

El que suscribe Luis Garrido, cédula de identidad Nº 4.159.993-4, en mi calidad de suplente del Señor Representante Nacional Guillermo Álvarez, comunico a Ud. que me encuentro imposibilitado por esta sola vez de asumir el cargo de Representante para el cual fui convocado por ese Cuerpo.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente,

Luis Garrido"-

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle.
Presente.

De mi mayor consideración:

La que suscribe Hyara Rodríguez, cédula de identidad Nº 2-923-491-3 en mi calidad de suplente del señor Representante Nacional, Guillermo Álvarez, comunico a Ud. que me encuentro imposibilitada por esta sola vez de asumir el cargo de Representante para el cual fui convocada por ese Cuerpo.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente,

Hyara Rodríguez".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Guillermo Álvarez, para visitar, invitado por el señor Presidente de la Cámara de Representantes, el Canadá.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 20 y 28 de marzo de 2004.

II) Que por ésta única vez, no aceptan la convocatoria de que fueron objeto los suplentes correspondientes siguientes, señores Jorge Basso, Hugo Rodríguez, Gonzalo Reboledo, Álvaro Pérez, Luis Garrido y señora Hyara Rodríguez.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en el artículo tercero de la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, y en el literal B) del artículo único de la Ley N° 16.465, de 14 de enero de 1994.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Guillermo Álvarez, por el período comprendido entre los días 20 y 28 de marzo de 2004, para visitar, Canadá.

2) Acéptanse por ésta única vez, las negativas presentadas por los suplentes siguientes, señores Jorge Basso, Hugo Rodríguez, Gonzalo Reboledo, Álvaro Pérez, Luis Garrido y señora Hyara Rodríguez.

3) Convóquese para integrar la referida representación por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 90 del Lema Encuentro Progresista - Frente Amplio, señora María Nelba Iriarte.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, TOMÁS TEIJEIRO".

"Montevideo, 17 de marzo de 2004.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
José Amorín Batlle
Presente.
De mi mayor consideración.

Comunico a usted que en el día 18 de marzo de 2004, asumiré el cargo de Subsecretario del Ministerio del Interior.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 122 de la Constitución de la República solicito se realicen los trámites de convocatoria de mi suplente, para mientras ejerza dicho cargo.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

ALEJO FERNÁNDEZ CHAVES
Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: Que el señor Representante Alejo Fernández Chaves ha presentado nota por la que manifiesta que el día 18 de marzo de 2004 asumirá como Subsecretario del Ministerio del Interior.

CONSIDERANDO: Que es procedente la convocatoria del suplente correspondiente, señor Ernesto Rodríguez Altez para integrar la Cámara de Representantes.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 122 de la Constitución de la República.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

Convóquese por Secretaría a partir del día 18 de marzo de 2004, para integrar la representación por el departamento de Maldonado, al suplente correspondiente siguiente, de la Hoja de Votación N° 11, del Lema Partido Colorado, señor Ernesto Rodríguez Altez.

Sala de la Comisión, 17 de marzo de 2004.

TABARÉ HACKENBRUCH, GUILLERMO ÁLVAREZ, TOMÁS TEIJEIRO".

8.- Asuntos entrados fuera de hora.

——Dese cuenta de una moción de orden presentada por los señores Diputados Bayardi y Barrera.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se dé cuenta de los asuntos entrados fuera de hora".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Treinta y cuatro en treinta y seis: AFIRMATIVA.

Dese cuenta de los asuntos entrados fuera de hora.

(Se lee:)

"DE LA CÁMARA DE SENADORES

La Cámara de Senadores remite el proyecto de ley, aprobado por dicho Cuerpo, por el que se faculta a la Corte Electoral a disponer la extensión horaria de sus oficinas y a compensar a su personal en la preparación y ejecución de los actos electorales a celebrarse en el año 2004. C/3735/004

- *A la Comisión de Presupuestos".*

9.- Instalación de una cinta granelera en La Paloma y otras iniciativas o concesiones futuras en puertos estatales. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas).

——Prosigue la consideración del asunto motivo de la convocatoria.

Puede continuar el señor Diputado interpelante.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente...

SEÑOR CANET.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR CANET.- Señor Presidente: me siento estimulado a realizar una brevísima interrupción para plantear una pregunta reiterada y pertinente: ¿por qué allí?, ¿por qué en ese lugar de Rocha y no en otro?

No voy a abogar por otro lugar concreto, pero dado que esta es una sesión en la que no solo se pregunta sino que también se analiza, mirando la cancha grande y el tiempo transcurrido, voy a permitirme contar algo que viene al caso.

Nosotros sabemos bien que siempre ha habido lucha de puertos en el Río de la Plata, sabemos bien que Uruguay ha estado de espaldas al mar, de espaldas al océano, pero esta inquietud de contar con un puerto de aguas profundas es bastante anterior al comienzo de la historia que refirieron en sus excelentes exposiciones los señores Diputados Barrios y Ponce de León. Es decir que esta inquietud es muy anterior al año 1987. Voy a permitirme contar algo personal; no es mi costumbre, pero creo que puede ser ilustrativo.

En 1967 me encontraba cursando el segundo año en la Escuela de Estado Mayor, en el Instituto Militar de Estudios Superiores. Durante ese año desarrollamos estudios y una suerte de monografías sobre distintos factores del potencial nacional. A mí me tocó en suerte ser responsable de hacer la monografía sobre un tema: puerto de aguas profundas. Esa monografía fue hecha en base a consultas con las más diversas instituciones oficiales y privadas; fue un trabajo realmente serio que se hizo en una situación del Uruguay y de América absolutamente distinta a la presente, como es obvio. Aquel estudio abarcaba desde la influencia del Canal de Panamá sobre el tráfico comercial naval hasta muchas otras consideraciones: las costas brasileñas del sur no tenían el desarrollo portuario que hoy ostentan, la red ferrocarrilera de nuestro país estaba en marcha y existían determinadas ventajas en unos y en otros lugares.

De ese estudio resultaba una recomendación final que en aquel momento tenía una base seria y que no digo que sea de recibo hoy, pero sí que es distinta a esta; tal vez el señor Diputado interpelante estime pertinente incorporar esta inquietud. La conclusión era que, en virtud de una serie de factores comparativos, de ventajas naturales y de otros aspectos, el puerto de aguas profundas debía ubicarse en La Coronilla.

No digo que hoy estén dadas las mismas circunstancias; quiero decir que no hay nada fatal, fatídico u obligatorio que determine que el puerto de aguas profundas que Uruguay necesita se tenga que hacer en La Paloma o en La Paloma. Es cierto que hoy estamos en condiciones distintas a las de 1967. Hoy el Estado no dispone de recursos para hacer obras por sí mismo y tiene que recurrir a la actividad privada, a la iniciativa privada, al capital de riesgo de otros, pero esto no quiere decir que no puedan existir alternativas ni otros actores dispuestos a asumir riesgos si el lugar ofrece condiciones para un negocio rentable.

Simplemente quería contar esto, abusando del tiempo del señor Ministro y del de la Cámara, porque me parece pertinente recordar determinados momentos del país. Si este puerto de aguas profundas no está hecho será porque los que estuvieron gobernando durante todo este tiempo no asumieron el tema mientras el Estado disponía de los recursos para acometer este tipo de obras que el país necesita hoy y que necesitaba hace décadas. Ahora estamos planteándonos un puerto en el que, por décadas, concedemos a particulares determinadas ventajas que el Estado pudo haber conseguido para sí y para la sociedad, aun otorgándolo en concesión, si hubiera utilizado sus propios recursos.

Es todo lo que quería decir.

Agradezco, en particular, al señor Diputado interpelante.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Barrios.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: esta exposición ha sido muy extensa; trataré de redondear y de plantear al señor Ministro las preguntas que consideramos necesario que responda con respecto a este tema.

Antes de terminar quiero plantear alguna reflexión acerca de cómo se ha procesado este asunto. Se trata de un tema en el que las decisiones han sido adoptadas exclusivamente entre el inversor y el Poder Ejecutivo. En el mes de octubre, la gente de Rocha vinculada con el turismo reclamaba la posibilidad de participar de una mesa de negociación, porque es distinto sentarse a una mesa de igual a igual a intercambiar opiniones y a negociar, que sentarse a escuchar informaciones que, efectivamente, el señor Ministro presentó en La Paloma en más de una oportunidad. Pero no es lo mismo asistir a una conferencia a escuchar que participar en una negociación. Desde que se conocieron los detalles, en el mes de octubre, se reclamaba, pero nunca se pudo acceder a eso. En definitiva, la única instancia en que hubo a nivel local un intercambio con el señor Ministro fue cuando ya faltaban tres o cuatro días para que se abriese la licitación y cuando se había generado una movilización y una alarma pública tremenda en la zona.

Habríamos preferido que hubiese sido otro el proceso. Seguramente, los inversores pudieron acceder no solo al señor Ministro, sino también al señor Presidente de la República y a las máximas autoridades. Aquí hay un conflicto de intereses entre alguien que viene a hacer una inversión con el objetivo de dar solución a un problema que tiene la actividad forestal -lo hace legítimamente- y quienes durante años han invertido en la actividad turística. La diferencia es que unos pueden acceder directamente a negociar y a defender sus intereses a los más altos niveles, y los demás, que son miles, no tienen esa posibilidad. Creo que esto es profundamente injusto, y de ahí que se generen las situaciones que describimos.

Paso ahora a formular al señor Ministro las preguntas que hemos elaborado junto con el compañero Diputado Ponce de León. La primera es la siguiente: ¿por qué no accedió al pedido de postergación hecho por el Parlamento a través de una formal resolución de la Comisión Permanente?

Con respecto a la ubicación de la cinta granelera, queremos saber si el Ministerio estudió lugares alternativos de ubicación de la cabecera de la cinta. Si es así, ¿cuáles son y por qué se descartaron? Se ha afirmado que La Paloma es la localización más conveniente desde el punto de vista del proyecto y de sus promotores -eso efectivamente es así-, pero ¿lo es igualmente para el país y la comunidad local? ¿Es tan conveniente? ¿Hay elementos objetivos que indiquen que otra localización haría inviable el proyecto? Hasta ahora no hemos conocido elementos objetivos, sino afirmaciones generales.

En todo esto hay una incógnita que no conocemos. ¿Cuál es el precio que, en definitiva, se ha cotizado por el chipeado, el embarque, los anexos, es decir, por los servicios a los chips, por la tonelada ofrecida? Conocemos las previsiones que el señor Ministro hacía -creo que en la Comisión Permanente- de que podría estar entre US$ 8 y US$ 9. La pregunta es si ese precio se confirmó o son otros los valores que se han cotizado.

¿Qué elementos objetivos fundamentan la aceptación del plazo de cincuenta años? ¿Se hizo el correspondiente análisis de flujos financieros? En tal caso, ¿en qué año se alcanza la rentabilidad esperada?

¿Qué factores objetivos se consideraron para medir los costos y beneficios que el proyecto genera a la población local, la que hoy por hoy y más allá de la historia de este proyecto, depende de la actividad turística?

¿En cuánto estima el Ministerio la inversión de infraestructura de transporte asociada al funcionamiento adecuado del proyecto, sin afectar el tránsito turístico?

¿En cuánto ha estimado el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la afectación a los ingresos por turismo de la zona, si es que se ha hecho esta estimación?

Cuando el proyecto de la que sería la Ley N° 17.555 se presentó al Parlamento, ¿se sabía que este proyecto quedaría encuadrado en los porcentajes de beneficio que se proponían? Si es así, ¿por qué no se informó al Parlamento?

¿Por qué si el fundamento del Decreto N° 475/02 era "evitar la frustración de iniciativas que ya venían en trámite", por estar ya "siendo estudiadas por los

organismos", no se cumplieron los otros requisitos del Decreto N° 442/02, en particular el artículo 16, para fijar un porcentaje superior al 5%?

¿El Decreto N° 475/02 ha sido aplicado a algún otro proyecto en análisis en el Ministerio?

Por último, ¿por qué el sistema de puntaje de la llamada licitación no establece ventaja alguna para mejoras del proyecto que pudieran presentar otros oferentes, como cambio de ubicación de la cinta o soluciones con menor área afectada, menor plazo de concesión, actividades conexas, canon, etcétera?

Estas son las preguntas que formulo.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Señor Presidente: en aras de la brevedad, las preguntas han sido leídas de manera salteada, por lo que voy a formular las que no se han leído.

En los años 1998 y 1999 se asignaba, a un puerto mucho más ambicioso -contenedores, chips, carga general, granos, pesca-, un área terrestre de 50 hectáreas. ¿No considera el señor Ministro la concesión de 27 hectáreas por cincuenta años como una fuerte afectación al desarrollo portuario futuro?

En 1998 el Ministerio excluía del uso portuario a la totalidad de los terrenos linderos a la Bahía Grande, por entenderlos de afectación principal turística. ¿Por qué se cambió este criterio y se pasó a uso de este proyecto industrial y de estiba a toda una zona de la bahía? ¿Qué opinión dieron el Ministerio de Turismo y la Intendencia Municipal de Rocha?

¿Por qué aceptó el Ministerio -aunque ahora se haya retirado- el relleno de 3 hectáreas de la bahía, que el representante de la empresa ha manifestado públicamente que eran para usos diferentes y en una segunda etapa?

El proyecto presentado descarta otras ubicaciones por su rol turístico, como cuando analiza zonas como José Ignacio; esto lo conoce el señor Ministro, y a los legisladores les digo que esto se puede leer, pero en aras de la brevedad no lo hemos hecho. Es el propio oferente quien descarta otras ubicaciones, diciendo que ahí hay una actividad turística significativa. ¿Por qué razón el Ministerio no aplicó el mismo criterio a la Bahía Grande de La Paloma?

Hay varias preguntas referentes a lo que hemos hablado sobre las consultas previas, a las que atribuimos singular importancia.

¿Se consultó acerca de este proyecto a la Intendencia Municipal de Rocha? ¿En qué fecha y qué opinión manifestó?

¿Se consultó sobre este proyecto a la Armada Nacional, a través del Ministerio correspondiente? ¿En qué fecha y qué contestó?

¿Se consultó acerca de este tema al Ministerio de Turismo? ¿En qué fecha y qué contestó?

¿Se consultó sobre este tema a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto? ¿En qué fecha y qué contestó?

¿Se consultó sobre este tema al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca? ¿En qué fecha y qué contestó?

¿Se consultó acerca de este tema a la Facultad de Ingeniería o a la Universidad de la República? ¿En qué fecha y qué contestaron?

¿Se consultó a la población potencialmente interesada? Lo decimos en sentido amplio, no solo de La Paloma. ¿En qué fecha y a través de qué mecanismo?

Las consideraciones ambientales que se han realizado, ¿se refieren solo al embarque de chips, o consideran también otros usos posibles -como importación de fertilizantes y graneles líquidos o exportación de "clinker" y de arenas negras-, tal como han indicado el Ministro y la empresa que es posible? ¿En qué área se almacenarían estos productos?

¿Cómo se vincula el proyecto a las ordenanzas territoriales vigentes en la zona? ¿Cómo se vincula a los análisis de desarrollo zonal de PROBIDES? Recordemos que ahí hay un área de particular protección a nivel internacional; una situación de biosfera muy especial, que tiene análisis de desarrollo local muy importantes y que es fundamental consultar, así como a la Facultad de Arquitectura, de la que hemos leído interesantes estudios.

Creo que las demás preguntas fueron todas formuladas. Por lo tanto, en aras de la brevedad, vamos a dar por terminada esta primera intervención.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: voy a leer el motivo de mi convocatoria en el día de hoy, de acuerdo con lo establecido en la citación. Dice lo siguiente: "Tengo el agrado de comunicar al señor Ministro que esta Cámara, en sesión de hoy, aprobó la siguiente moción presentada por el señor Representante José Bayardi: 'Montevideo, 10 de marzo de 2004. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, doctor José Amorín Batlle. Conforme con lo dispuesto por lo dispuesto por el artículo 119 de la Constitución de la República mociono para que se convoque al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres, a efectos de informar acerca de: A) Instalación de cinta granelera en la ciudad de La Paloma del departamento de Rocha. B) Otras iniciativas o concesiones futuras en otros puertos estatales. Se designa miembro interpelante al señor Representante Artigas A. Barrios'".

Por lo tanto, entiendo, señor Presidente, que dada la mecánica de la interpelación, corresponde que se termine con el segundo punto por el cual he sido convocado para después poder hacer las presentaciones y contestar a las preguntas correspondientes.

SEÑOR BARRIOS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Tiene la palabra el señor miembro interpelante.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente:...

SEÑOR PÉREZ MORAD.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR PÉREZ MORAD.- Señor Presidente: nos pareció importante incorporar otras iniciativas a la propuesta de nuestra fuerza política en el llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Si bien el plan de establecer un puerto granelero en La Paloma tiene características muy particulares, como Diputado por el departamento de Maldonado debo decir que hace años la comunidad viene bregando por mantener sus puertos estatales en manos de todos los uruguayos. No es una cuestión nueva. En la Junta Departamental de Maldonado ya desde el año 1998, conocida la intención del entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas -que es el actual, ingeniero Lucio Cáceres- de concesionar a privados el puerto de Maldonado y conocido el contenido del pliego para la concesión, se generó una movilización prácticamente unánime de la comunidad del departamento en contra de esa concesión. En esa oposición prácticamente unánime están incluidos vecinos, trabajadores del puerto y habitantes de la península vecinos al puerto de Maldonado. Es más: en la Junta Departamental se conformó una Comisión Especial del puerto de Maldonado con la representación, naturalmente, de todas las fuerzas políticas electas en el período anterior -y que prosiguieron en el actual-, que se opuso unánimemente a dicha concesión. Muchos fueron los argumentos que se esgrimieron y que fueron volcados, inclusive, en la versión taquigráfica de la Comisión de Turismo de esta Cámara en el año 2000, cuando concurrieron prácticamente todos los representantes de la comunidad. Como decíamos, Ediles de la Junta Departamental, trabajadores del puerto y vecinos consustanciados con el tema y en defensa de lo que consideraban su patrimonio, esgrimieron las diferentes argumentaciones en contra de la concesión y constan en la versión taquigráfica de la Comisión de Turismo de 2000. Días o semanas después, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas también fue invitado a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, a la que concurrió, y dio los argumentos por los cuales consideraba que el puerto debía ser concesionado a privados.

Posteriormente, en el departamento se recolectaron más de 8.000 firmas en contra de la concesión del puerto de Maldonado al sector privado y, ante esa situación, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas planteó la reconsideración del tema y estableció realizar modificaciones al pliego de la concesión a fin de hacerlo más ajustable a las observaciones planteadas por toda la comunidad del departamento.

Luego hubo una enorme crisis económica en la región, en Brasil y en Argentina que, como es natural, repercutió en nuestro país y en nuestro departamento, íntimamente influenciado por la actividad turística, en particular porque nuestros principales clientes provienen de Argentina y de Brasil. Por lo tanto, en principio, el señor Ministro pospuso la concesión y en el

año 2003, cuando visita Maldonado en el mes de junio, insiste con relación al tema.

El puerto de Maldonado, que tiene 650 amarras y que en los últimos años ha estado prácticamente colmado, a pesar de la crisis en la región, es claramente superavitario -reconocido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en las respuestas a los pedidos de informes que cursamos-, con un promedio de US$ 1:000.000 líquidos de superávit, descontando los gastos operativos. El señor Ministro sostiene que a eso hay que descontar las obras realizadas. Nosotros entendemos que las obras no se hacen todos los años, pero él saca la cuenta y dice que con las obras realizadas, sumados los gastos operativos, el puerto es deficitario. Nosotros entendemos que es superavitario y que sigue siéndolo, y que si tiene déficit con respecto a la parte operativa, está hablando de la responsabilidad directa de los déficit administrativos que tiene el señor Ministro con la administración de dicho puerto a través de la Dirección Nacional de Hidrografía.

Por lo tanto, con referencia al puerto de Maldonado, quisiéramos preguntar al señor Ministro, a la luz de los datos escritos que tenemos en cuanto a que es un puerto superavitario, a que las obras se hacen cada tantos años, a que si hay defectos en la construcción es por falta de los datos correctos por parte del Ministerio a los oferentes para hacer las obras de reparación de marinas -que ha motivado juicios al Estado por parte de esas empresas- y también a los plazos para el cumplimiento de la recarga de escollera, que ha costado US$ 6:000.000, ¿cómo continúa sosteniendo concesionar el puerto por escasos US$ 4:000.000? El señor Ministro planteó que era porque había que gastar US$ 8:000.000 y el Erario no daba para más. Sin embargo, el puerto es superavitario en US$ 1:000.000 por año. Por lo tanto, ¿cómo es posible que se siga sosteniendo concesionar, en base a esos argumentos, un puerto superavitario, estratégico, que da ganancias, que es mejorable y que si tiene déficit es producto de la inoperancia o de la mala administración del Ministerio? Pregunto esto porque en la Comisión de Ediles de la Junta Departamental de Maldonado, el señor Ministro reconoció claramente que no son US$ 8:000.000 sino US$ 4:000.000 y que los otros US$ 4:000.000 son para mejorar la explanada. Es decir, nuevamente se plantea un puerto ampliamente mejor que el que se tiene o en condiciones muy superiores a las actuales, para concluir dándolo a un concesionario en inmejorables condiciones. Digo esto con respecto al puerto de Maldonado.

En cuanto al puerto de Piriápolis, no entendemos cómo es posible que un puerto prácticamente nuevo, cuyas obras se hicieron entre 1994 y 1998, que tiene 75 amarras -65 para embarcaciones deportivas y 10 para pescadores artesanales, que no tienen costo-, cuyo precio es más que aceptable y que tiene un "travel lift" donado por la regata Withbread a la Dirección Nacional de Hidrografía -lo que permite sacar y colocar en el agua embarcaciones de hasta cien toneladas-, quede en manos de un concesionario. Según los últimos datos numéricos que nos otorgó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el déficit que genera ese puerto es prácticamente insignificante, máxime teniendo en cuenta que en forma progresiva ha aumentado sus ingresos a partir de las obras que se hicieron, que culminaron en al año 1998.

Para simplificar la pregunta con respecto al puerto de Piriápolis, quiero saber por qué concesionarlo, cuando es un puerto con una proyección de futuro excelente, que tiene una profundidad ideal, que está siendo receptivo de embarcaciones del hemisferio norte, que es el único en la región que tiene "travel lift" como instrumento para reparaciones -que lo hace más atractivo- y que puede ser mejorable, y cuando también en esta oportunidad la gente de Piriápolis se muestra claramente contraria a que se concesione a privados lo que sienten que pertenece -y es así- a la comunidad de Maldonado, que es el territorio de los puertos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Puede continuar el señor Diputado interpelante.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente...

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Señor Presidente: en virtud de que entramos en la consideración del tema de los otros puertos, quiero referirme al de Colonia.

Si bien es cierto que hasta el día de hoy no he escuchado decir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas que su intención es licitar y concesionar la terminal de pasajeros de Colonia, en febrero sí escuchamos decir al señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos y al señor Ministro Bordaberry que la intención era licitar a privados la mencionada terminal. Reitero: hasta el día de hoy el señor Ministro no ha dicho que fuera su intención hacerlo. No obstante, como lo han dicho un alto jerarca de su Ministerio y uno de sus colegas, queremos expresar nuestra opinión sobre ese tema.

Somos conscientes de que la terminal de pasajeros del puerto de Colonia necesita una serie de reformas importantes, tal vez por un monto de US$ 2:000.000, según nos han dicho algunos técnicos. No creemos conveniente, por el punto estratégico que es y por el millón y medio de pasajeros que seguramente entrará este año -en los mejores años han entrado dos millones-, dejar la terminal de pasajeros en manos de algún privado que el día de mañana pudiera constituirse en un sistema monopólico que fuera en contra de los intereses del país y del departamento de Colonia.

Creemos que las obras que hay que realizar -somos conscientes de que hay que hacerlas- deben ser llevadas adelante por la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El monto que insumirían no sería tan grande como para que no se pudiera cubrir perfectamente con las utilidades que ha tenido el puerto, que este último año han ascendido a más de US$ 10:000.000. Si bien el señor Ministro nos podrá decir que ese monto se ha transferido a Rentas Generales, en una gestión empresarial el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos podrían negociar con el Ministerio de Economía y Finanzas una parte de estas ganancias -que, reitero, fueron y seguirán siendo de US$ 10:000.000 todos los años- para destinarla a las obras que hay que realizar.

Las obras que hay que hacer en Colonia deben ser llevadas a cabo por el Estado, y el manejo y la operativa del puerto y de la terminal de pasajeros deben continuar en manos del Estado.

Me alcanzaría con que el señor Ministro dijera que no está en su ánimo licitar la terminal de pasajeros del puerto de Colonia para dar tranquilidad al departamento. Luego de escuchar lo que dijeron el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos y el señor Ministro de Turismo, inmediatamente la Junta Departamental de Colonia, por unanimidad de Ediles -o sea, de todos los partidos políticos, inclusive los del Partido que integra el señor Ministro-, convocó al Directorio de la Administración Nacional de Puertos para que explicara cuál era el plan, cuál era el proyecto, qué era lo que pensaban hacer. También en estos días se han movilizado las fuerzas vivas del departamento, los trabajadores portuarios y demás, haciendo declaraciones. Inclusive, antes de llegar al puerto hay carteles en los que se expresa: "No queremos que se privatice el puerto de Colonia".

Por lo tanto, sería conveniente que el señor Ministro expresara en la noche de hoy que no se piensa licitar ese puerto, si es que esa no es su intención, lo que daría tranquilidad a nuestro departamento. En caso de que el señor Ministro tenga intenciones de seguir adelante en cuanto a licitar la terminal de pasajeros en los próximos meses, manifiesto que las fuerzas políticas y las fuerzas vivas del departamento no estaremos a favor, salvo que haya una amplia discusión sobre cuál es el plan y en qué consiste, lo que no se ha planteado hasta el día de hoy. La semana pasada estuve reunido con el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos y me dijo que todavía no tenían un proyecto en ese sentido. Si todavía no se tiene una iniciativa y ya estamos casi en abril, ¿cuándo se va a hacer la licitación? ¿En octubre, cuando lo más probable sea que el 30 de octubre ya conozcamos cuál será el nuevo Gobierno? Creemos que ni siquiera es conveniente por los plazos que quedan.

Nos preocupa mucho que se siga adelante con la idea de licitar la terminal de pasajeros. Las obras que hay que realizar -hay que llevarlas a cabo- perfectamente se pueden hacer con los recursos que hoy tiene la Administración Nacional de Puertos. El puerto de Colonia por sí solo da ingresos de US$ 2:000.000, mueve 1:500.000 de pasajeros, 100.000 vehículos, 5.000 camiones, o sea que, indudablemente, hay de dónde obtener recursos genuinos para poder hacer las obras que se necesitan.

Tenemos miedo de que se haga una licitación y de que el puerto quede en manos de alguna empresa que establezca un monopolio, tanto del manejo de la operativa como del transporte de pasajeros. Queremos que el Estado, en su función de estar equidis-

tante de los derechos de los usuarios y de los empresarios, tenga la operativa del puerto.

Las obras perfectamente se pueden hacer con los recursos que tiene la Administración Nacional de Puertos y con los ingresos que el puerto de Colonia dará.

Esta era la inquietud que queríamos dejar planteada acerca de esos dichos. Reitero que hasta el día de hoy no hemos escuchado al Ministro decir que fuera su intención hacerlo, pero sí lo escuchamos de parte de jerarcas del Ministerio.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Puede continuar el señor Diputado interpelante.

SEÑOR BARRIOS.- Señor Presidente: he concedido las interrupciones que me solicitaron porque sabía que estaban destinadas a hacer referencia a algunos casos concretos que interesaban a los legisladores que las pidieron, pero el planteo que pensamos hacer con respecto al segundo punto es de carácter genérico y político, más que referido a aspectos concretos de cada caso. ¿Por qué no podemos referirnos a los aspectos concretos? Porque ha trascendido que hay intenciones de conceder la terminal de pasajeros de Colonia -como expresó el señor Diputado González Álvarez-, que había un llamado a concesión por el puerto de Piriápolis -sabemos que está suspendido-, que se continúa trabajando en el pliego para conceder el puerto de Maldonado y así sucesivamente: concesiones, concesiones, concesiones.

Como decíamos, nos parece que no es el momento adecuado ni razonable para que se suscriban contratos y compromisos por cincuenta años, como es el caso del puerto de La Paloma, debido a que estamos a pocos meses de que la ciudadanía decida quién va a ocupar el próximo Gobierno; no descarto que pueda ser la fuerza política que el señor Ministro integra, aunque también puede ser otra. Entonces, me parece que asumir compromisos en este momento no es lo más adecuado. Cuando empiezan a trascender de esta forma las concesiones, las privatizaciones o las subastas en cadena, uno tiene la sensación de que existe la idea de que después de este Ministerio de Transporte y Obras Públicas no va a haber nuevos Ministerios de Transporte y Obras Públicas. Si se conceden las rutas por la megaconcesión, si se conceden prácticamente todos los puertos, si se concede el aeropuerto, si se conceden las vías, parecería que se está dando un remate a un período de Gobierno; las cosas que no se negociaron y que no se resolvieron en los casi cinco años que llevamos del período se están liquidando en el último momento.

Queremos preguntar al señor Ministro si efectivamente se está trabajando en esta serie de concesiones y cuál es la causa o la necesidad de que eso se esté haciendo en este momento.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR GIL SOLARES.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BARRIOS.- No, señor Diputado. No concedo interrupciones porque la sesión se ha extendido demasiado. Quien habla y el resto de los legisladores debemos dar por concluida nuestra parte y escuchar las explicaciones del señor Ministro.

Pido disculpas al señor Diputado, pero no le concedo la interrupción.

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: la verdad es que me sorprende este estilo de interpelación del día de hoy, en colegiado. Me he encontrado con que ahora hay interpelación con tutoría, cosa que para mí es novedosa, pero no me molesta, porque me parece que cada uno aporta y, por lo tanto, estoy encantado de estar en este Cuerpo.

He escuchado atentamente a todos los participantes...

(Interrupciones)

SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Por favor, pido silencio para que pueda continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que está claro que acá hay un conjunto de consultas que hacen al segundo tema motivo de esta interpelación y, por otro lado, hay un primer tema, que sería el central.

Voy a empezar por el final, por el segundo tema, porque puede ser extraordinariamente más extenso o extraordinariamente más breve. Y en virtud de que

entiendo que el uso proporcional del tiempo corresponde a la importancia de los temas o a la que le ha dado este organismo, es conveniente empezar por el último en lugar de empezar por el primero.

Con relación a las inquietudes de quien pidiera la interrupción -el señor Diputado Pérez Morad- sobre la concesión del puerto de Punta del Este, debo decir que efectivamente estamos trabajando en eso. Es intención llamar a una licitación para la concesión del puerto de Punta del Este. Hace varios años que este tema está bastante demorado, precisamente por considerar una serie de elementos y factores que han estado vinculados con esa decisión. En algún momento hubo razones urbanas que motivaban la demora, como la incorporación o no al proceso de concesión de una manzana que está al lado del puerto. A partir del año 1999, con la situación regional, las obras son dolarizadas y los ingresos son reajustables en una combinación de precios internos y externos. Por lo tanto, las ecuaciones económicas se fueron deteriorando y tratamos de que se pudiera rehacer una ecuación que permitiera hacer las obras, que no ascienden a US$ 4:000.000 sino a US$ 8:500.000. Entiendo que lo más razonable es que ese puerto sea concesionado al sector privado; nada más claro que eso.

Si sacamos la cuenta a nivel del país y consideramos los superávit operativos que tiene el puerto -lo que tiene de superávit es operativo-, cuando se cuentan las inversiones resulta que el puerto es deficitario en alrededor de US$ 500.000; el déficit llegó a ser de un millón y algo de dólares, dependiendo de cómo uno toma las inversiones y el período de tiempo. Y me parece hasta irritante que las rentas generales de la nación estén subsidiando el 2% de los ingresos más altos de la República Argentina. Creo que es irritante. Debería preocuparnos a todos el hecho de que no se haya concesionado el puerto de Punta del Este, cuando hoy le representa demandas al país -al país, estoy diciendo- superiores a los ingresos que genera. Este es un primer concepto.

En segundo lugar, si analizamos el tema desde el punto de vista de la Cartera que me toca administrar, la situación es aún más grave, porque el Ministerio tiene una serie de obligaciones que atender y un determinado recurso que es el Presupuesto. Y los recursos que provienen por concepto de amarras, o sea, los ingresos que tiene el puerto de Punta del Este, van con destino a la bolsa general de ingresos. Por lo tanto, lo que tiene que hacer alguien que debe administrar toda el área de competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas es, por ejemplo, valorar si debe invertir los pocos recursos públicos en atender este tema o debe invertirlos para ocuparse de los caminos rurales con los cuales el Ministerio de Transporte y Obras Públicas asiste a los Gobiernos Municipales de todo el país, que seguramente no son asistidos por el sistema de los precios y no tienen más remedio que ser asistidos por el sistema de los impuestos.

Esto hace a la pregunta de carácter general que el interpelante formulara y creo que es un debate que se deben este país y esta Cámara: llegar a un equilibrio o establecer un punto en el que se diga qué cosas el país estará dispuesto a financiar por los precios y qué cosas debe financiar por los impuestos. Debemos terminar con esta ideologización de cómo se atienden los servicios de la nación y encontrar una solución concreta a los problemas que la sociedad y el país tienen. Todos estamos acostumbrados a pagar por determinados servicios. Pagamos por el agua, por la luz, por el gas, por los distintos servicios públicos que existen. Los demás servicios son tan servicios como esos. Hay algunos que estamos acostumbrados a pagar por los precios y hay otros que nunca van a atender los precios y que tienen que ser financiados por el sistema de impuestos. Creo que es bueno que en este momento, precisamente de cara a un nuevo período de Gobierno, a través de estos temas el país encuentre caminos de convergencia para resolver los problemas de la sociedad. Hoy, el atender los servicios por el sistema de precios no es de derecha ni de izquierda; es del mundo, del pragmatismo, de darse cuenta de que primero está el resolver los problemas de la sociedad antes que estar discutiendo sobre la ideología que puede estar vinculada a un tema de estos.

Por lo tanto, creo que la sociedad se mueve en un sistema de precios. Y cuando el sistema de precios puede funcionar y financiar, es el que debe aplicarse y reservar los impuestos para lo que no puede ser atendido de otra forma. Seguramente, la educación pública no puede ser financiada mediante los precios. Seguramente, la atención social no puede ser financiada por los precios. Allí deben estar los impuestos, pero no para todo aquello que se pueda financiar por

el sistema de los precios. Y si hay algo emblemático en este sentido es el puerto de Punta del Este.

Con respecto al puerto de Piriápolis, lo dejo tranquilo al señor Diputado Pérez Morad porque allí no está planteada ninguna concesión portuaria. Es un error; está planteada una licitación. En virtud de que hemos encontrado algunos problemas de carácter técnico e, inclusive, la ausencia de algún informe de carácter jurídico, está planteada la tercerización de un servicio de botada y varada de lanchas y de "travel lift". No es la concesión portuaria, sino un servicio dentro del puerto. Inclusive, diría que lo que estamos haciendo es contrario a lo que establece la ley de puertos: que el Estado será operador portuario en forma subsidiaria del sector privado. Así lo dice la ley que ha aprobado este Parlamento. Por lo tanto, cuando no hay privados que hacen la tarea, debe realizarla el Estado.

Entonces, puede quedarse tranquilo el señor Diputado de que no hay ninguna concesión planteada, sino un régimen de licitación de un permiso para la prestación de servicios, que es algo totalmente distinto.

Con respecto a la pregunta que formulaba el señor Diputado González Álvarez, tengo la intención de licitar la terminal de pasajeros de Colonia. Tanto es así, que un pliego que no se ajusta a las condiciones actuales está aprobado desde hace cuatro años. Es decir que la intención existe. Sí comparto con el señor Diputado González Álvarez que en las concesiones puede haber distintos puntos de vista. Si rescato bien su sentimiento, lo que él no quiere es que aparezca una figura que por tener el control de esa llave de entrada pudiera determinar un gravamen excesivo a los usuarios.

Por lo tanto, compartiendo ese concepto, considero que eso determina que el pliego actual, aprobado ya por el Poder Ejecutivo, haya dejado de tener vigencia, ya que estaba bastante más orientado a otro concepto, digamos, desde el punto de vista del concesionario. Ha pasado a ser un proyecto reorientado al usuario como gran beneficiario, es decir, que se pueda cumplir con los objetivos requeridos para una terminal y que el precio al usuario sea el menor posible. Con esto no nos estamos poniendo del lado del concesionario sino del usuario, porque muchas veces es necesario encontrar un equilibrio entre concesionario, concedente y usuario, cada uno con su punto de vista, que deben tratar de converger en uno solo.

Por lo tanto, con esta primera parte de mi exposición, espero haber dado respuesta a los temas que han planteado los señores legisladores y pasaríamos a considerar el tema del puerto de La Paloma.

En primer lugar, me gustaría ver algún elemento gráfico. Agradecería al asistente que colocara la diapositiva N° 20.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a continuar con mi exposición, si no le parece mal al señor Diputado y el señor Presidente está de acuerdo.

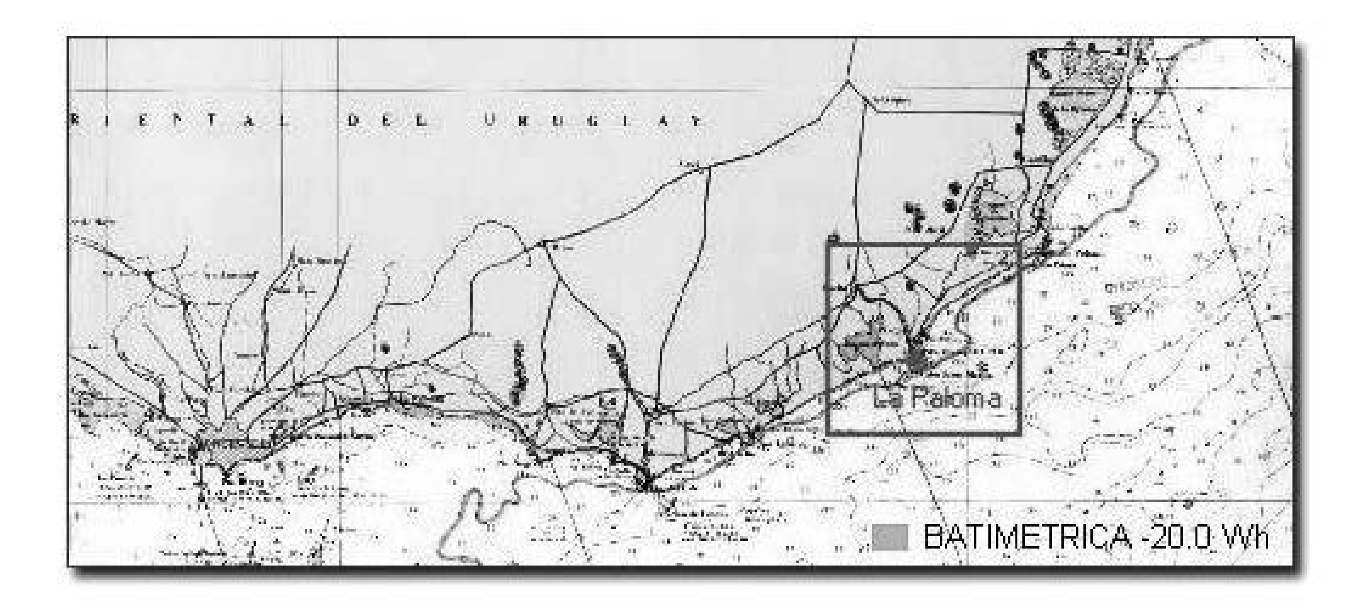
SEÑOR PRESIDENTE (Gallo Imperiale).- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En esta diapositiva N° 20 queda bastante claro el tema de la dimensión relativa de lo que estamos hablando con relación al área general de terreno no urbano que hay en la zona. Quiero hacer esta reflexión porque cuando uno hace un "zoom" en este lugar parece que el espacio está íntegramente ocupado por el proyecto del que estamos hablando y, en realidad, esto es una pequeñísima fracción de todo aquel territorio que se encuentra atrás.

Este no es un tema baladí, porque hace a una cantidad de respuestas a las preguntas que se han hecho aquí en la noche de hoy. Tenemos una ley de 1906 por la cual se crea el puerto de La Paloma y otra ley de 1912 por la que se dispone la expropiación de 200 hectáreas para el puerto de La Paloma. Es decir que no estamos eligiendo un lugar cualquiera, sino uno que hace casi cien años se eligió como puerto y se expropió con esa finalidad. No hay otro lugar en la costa atlántica que haya sido designado por el Parlamento de la República como puerto, ni hay otro lugar en la costa atlántica donde se haya expropiado, es decir, vulnerado el derecho de los ciudadanos en aras del interés general -que es lo que consagra el instituto de la expropiación- como es este predio al que estamos haciendo referencia.

Imágenes proyectadas durante la exposición del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas





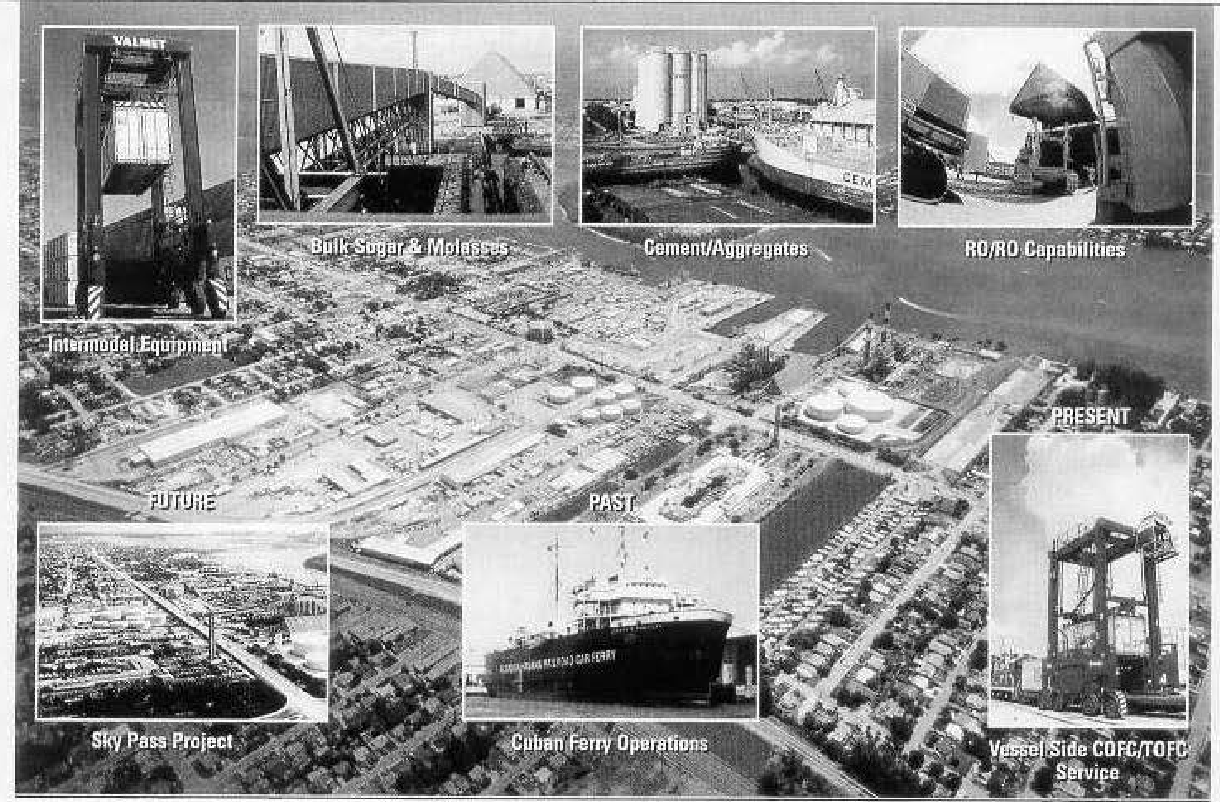
Rocha
La Paloma
Cabo Santa María
San Carlos
Maldonado
Isla de Lobos
BATIMETRICA - 20 Wh

OCEANO ATLANTICO
-15
-16

PORT OF PALM BEACH DISTRICT
P.O. Box 9935
Riviera Beach, Florida 33419

BULK RATE
U.S. POSTAGE
PAID
THE BUREAU, INC.

ADDRESS CORRECTION REQUESTED



PORT OF PALM BEACH

THE MULTI-MODAL CAPITOL FACILITY OF FLORIDA

When you tire of the rest, consider the Port of Palm Beach (PPB). At your disposal are 5,276 linear feet of piers backed by minus 33 feet draft MLW, no aerial obstructions with South Florida's only vessel-side rail operations servicing a shipping channe 20 minutes from berthing.

Connect with the Florida East Coast Railway Co., I-95, Florida Turnpike, Intracoastal, utilize the advantages of Riviera Beach's Enterprise Zone & our FTZ #135, topped off by Palm Beach County International Airport. The Port's office complex houses several freight forwarders, customs brokers, U.S. Customs, USDA/APHIS/PPQ, Immigration and U.S. Border Patrol, plus all the ancillary services found at larger, congested port facilities.

On dock are 100,000 sq. ft. of cold stores covered by FTZ #135 with rail siding. Another 200,000 sq. ft. are under construction off-dock. Alternative work rules, specialized dock cranes with 250-ton capacity, straddle carriers, TOFC/COFC service backed by five miles of rail trackage makes this a full-service facility. Whether you are into intermodal, multi-modal, conventional breakbulk, neobulk or bulk, you will find a friend at the Port of Palm Beach. From container freight stations to warehouses to Customs, USDA and Immigration inspections, our Port is ready for the advent of the new shipping millennium.

The PPB is open for business with the Skypass Project and Slip #3 on schedule. Lying a mere 65 miles from the mega container hub in Freeport, Bahamas, the Port of Palm Beach is ready to handle feeder, RO/RO, as well as any bulk vessels. Historically, Palm Beach was the main port for ferry-rail service to Regala, C. Habana, the intermodal Cuban port facility. When conditions allow, our port once again will be the entry port to the largest Caribbean Island – *the Pearl of the Antilles.*

So, after you try the rest, come home to the Port that understands the realities of privatization and commercial needs of the shipping community.

Come home to the Port of Palm Beach District: A PORT FOR ALL SEASONS.

For more information, contact
Louis J. Perez, Deputy Port Director.

PORT OF PALM BEACH DISTRICT

P.O. Box 9935 • Riviera Beach, Florida 33419
(561) 842-4201 • Fax (561) 842-4240
www.portofpalmbeach.com





by Gee & Johnson, E.A.P., West Palm Beach

CAD Rendering of Skypass

Port Master Plan Moves Years Ahead Of Schedule

Construction of Skypass and Slip #3 – the two major capital projects in the Port of Palm Beach revised Master Plan – has now been assured with the recent acquisition of substantial funding from several sources, including the Florida Port Financing Commission (FPFC), Florida Department of Transportation (FDOT), Florida Seaport Transportation Economic Development Act (FSTED), the Port's recent bond issue, and future funding for dredging from the Army Corps of Engineers.

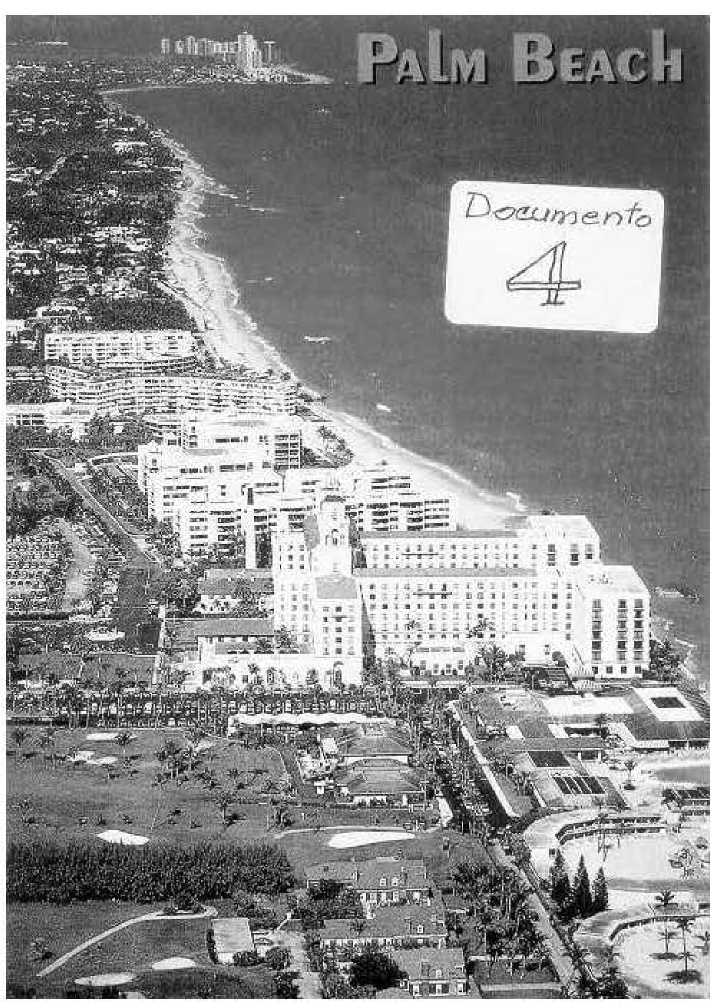
In August, the Port became one of ten state recipients of intermodal discretionary funds from the FDOT. A total of $900,000 was awarded for intermodal improvements, including additional studies, right-of-way acquisitions, rail crossings, and signal burying on SR 710 in preparation for Skypass construction. Thanks to the efforts of Deputy Port Directors Louis Perez and Martin Mets, Commission Chairman John Sansbury, Palm Beach County Metropolitan Planning Organization Director Randy Whitfield, Rick Chesser of the local FDOT office, and the guidance of consulting engineers Gee & Jenson, we were able to submit a winning grant formula.

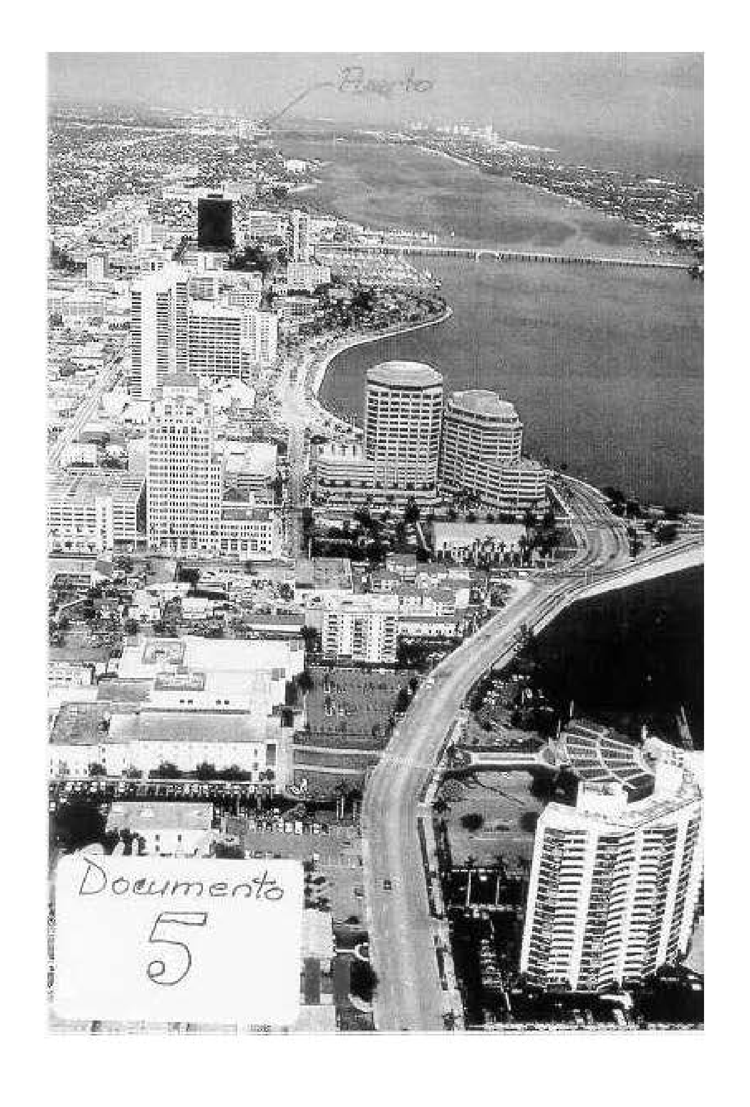
Continued on page 11

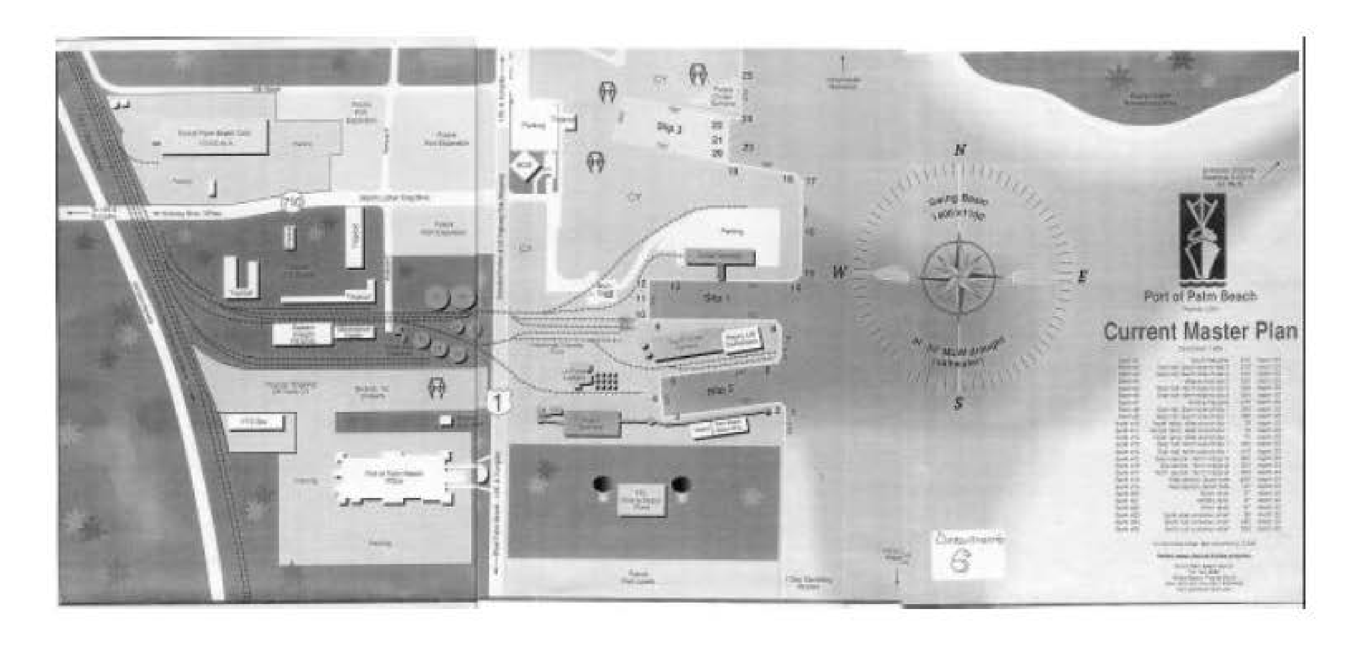

port of palm beach
Florida, U.S.A.
FTZ #135

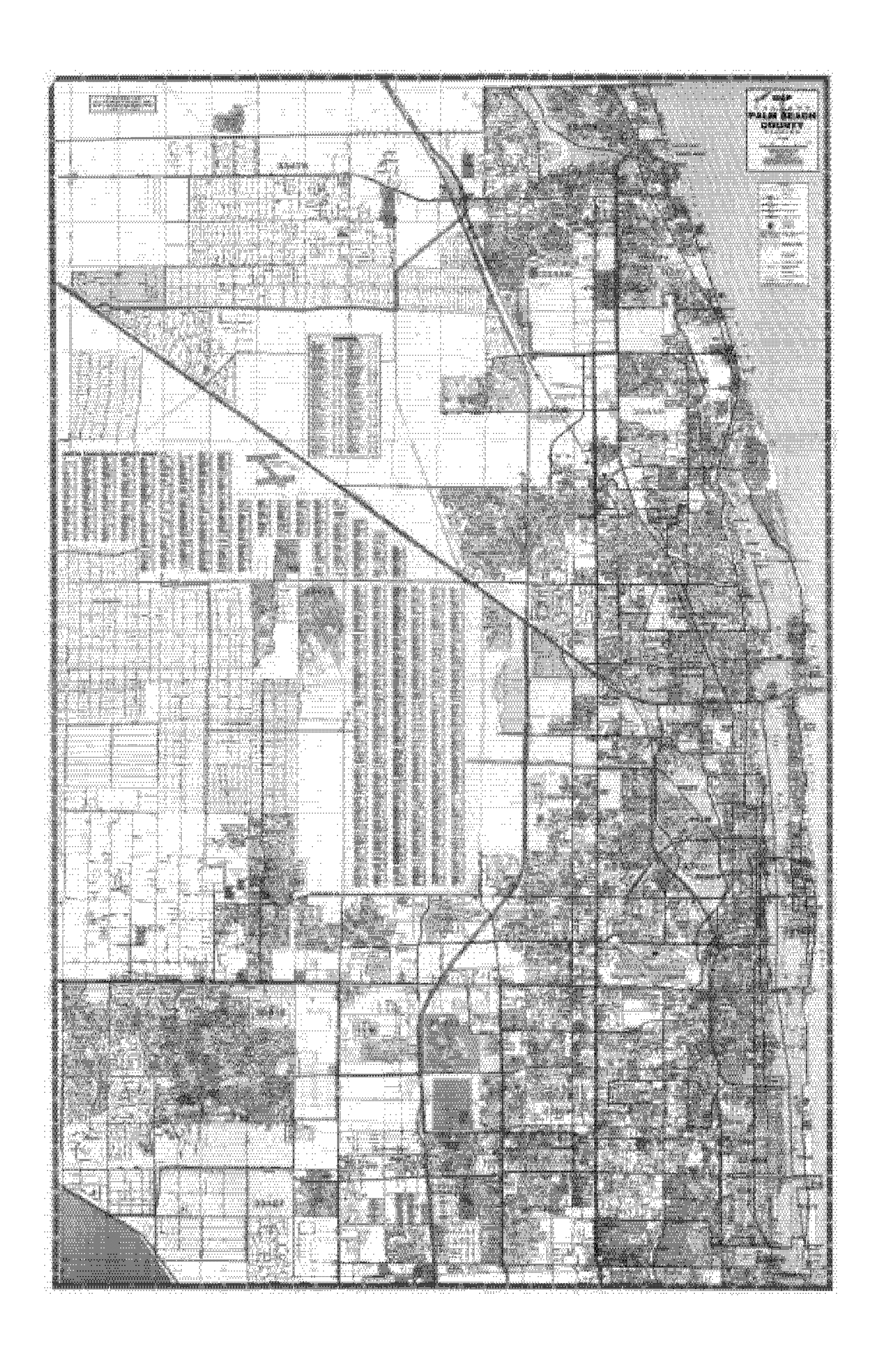

Documento
2
port of palm beach
Florida, U.S.A.
FTZ #135


Singer Island
Documento
3


PALM BEACH
Documento
4


Documento
5


N
W
E
S
Port of Palm Beach
Current Master Plan
Documento
6


PALM BEACH
COUNTY

Esta ley, por antigua y por vieja, no deja de tener valor porque, además, a lo largo de la historia en distintos momentos fue reafirmada por decretos-leyes y por leyes posteriores. Quiere decir que el tema del puerto de La Paloma no tiene un origen en la voluntad del Poder Ejecutivo, sino del Poder Legislativo. Son las leyes del país las que han establecido el puerto en ese lugar. Y a mí, como Ministro de Estado, justamente me corresponde hacer cumplir las leyes. Es decir que estoy actuando en ese sentido, sobre algo que es ley. Por lo tanto, debería explicar la razón de una ubicación diferente de aquella que el país y el Poder Legislativo en su momento determinaron y para lo cual se privó de la propiedad al señor Menéndez Rodríguez -si no recuerdo mal- para hacer el puerto de La Paloma. Eso es lo que motiva la existencia de todo este enorme territorio. Allí, en 1912 se expropiaron 200 hectáreas para el puerto de La Paloma.

Creo que este tema no es menor, en primer lugar, por una reflexión que debemos hacer los hombres de este tiempo. Estamos discutiendo esto noventa y cuatro años después de haberse pergeñado y logrado el acuerdo, en la Ley N° 3.749, de la construcción del puerto de La Paloma.

La Ley N° 4.265 dispuso la expropiación en 1912.

Estas leyes establecían que el puerto de La Paloma se utilizaría como resguardo y como lugar de aprovisionamiento de carbón. Ese era el sentido que tenía en la visión de aquel momento.

En esa época, en 1912, se plantea un tema que recién el señor Diputado Canet trajo a colación. En 1913, también a través de una Ley, la N° 4.316, se dispuso la construcción del puerto de La Coronilla. ¿Cuál era la visión que había en aquel momento? La de La Coronilla contra La Paloma. Se sostenía que La Coronilla permitía, a través del San Miguel y de la laguna Merín, la conexión con el sur de Brasil, con lo que hoy es el canal de San Gonzalo, la laguna de los Patos y, por lo tanto, la Hidrovía del Atlántico. Esa era la tesis que defendían los apóstoles de La Coronilla.

Por otro lado, estaban los defensores de La Paloma, proyecto que proponía el único resguardo que había en toda esa costa; realmente lo es, sobre todo en la bahía, ya que en aquel momento los barcos eran más pequeños y esta oficiaba de puerto de dársena natural. Primó la tesis de La Paloma, y creo que con razón. La localización de La Paloma es mucho más ventajosa que la de La Coronilla porque esta última, sobre la base de la idea de aquel entonces, nos habría transformado en un puerto dependiente del puerto de Río Grande, puesto que si la idea era conectar la laguna Merín y la de los Patos, seguramente competir contra el puerto de Río Grande habría sido mucho más difícil. El auténtico competidor que hoy en día tenemos en esta zona es el puerto de Río Grande. Ese es el principal, y más si lo vemos en el horizonte de las aguas profundas.

Reitero: primó la tesis de La Paloma. ¿Venía sola? No. Venía acompañada de una cantidad de proyectos de desarrollo que, efectivamente, se llevaron adelante en los años siguientes. Pensemos: en la época de que estamos hablando no existían los vehículos automotores. La existencia de La Paloma es la que justifica que en el año 1917 se construya el ferrocarril de Rocha a La Paloma cuando no estaba construido el ferrocarril de Rocha a Montevideo. El ferrocarril de Rocha a Garzón es del año 1928 y el ferrocarril de La Paloma a Rocha es del año 1917. Quiere decir que el ferrocarril a La Paloma y la identificación del puerto de La Paloma como puerto de carga de la zona oriente del país ya venía de mucho antes de que aparecieran las facilidades de transporte terrestre que después hicieron que convergiera todo el oriente hacia Montevideo en lugar de haber logrado su descentralización portuaria.

Este tema no es solamente histórico, sino presente, porque la ley de puertos consagrada en 1992, precisamente, encomienda al Poder Ejecutivo desarrollar la descentralización portuaria del país.

Recién en 1936, varios años después de que llegó el ferrocarril, el puerto de La Paloma se volvió turístico. Hasta entonces no hubo urbanización, pero en ese momento ya estaban las 200 hectáreas designadas en expropiación para el puerto de La Paloma, y lo estaban desde 1912. En 1936 empieza una actividad turística que se va desarrollando, y se va haciendo urbanización, fundamentalmente en esta zona que tenemos por aquí y que es lo que hace el pequeño centro de La Paloma. A lo largo de los años La Paloma pierde perfil portuario y en los años setenta lo recupera. En ese entonces, a través de la dinámica que genera la pesca, La Paloma pasa a desarrollar el área portuaria que se ve allí. El país invierte alrededor de US$ 30:000.000 para hacer las obras que hoy tene-

mos, todo lo que son los muros de atraque, todo lo que es la escollera.

¿Qué tenía ese puerto como visión? Tenía una visión reducida, la de ser un lugar de abrigo para la pesca, y como tal se construye porque se aprovechan los fondos bajos que hay en la zona para hacer una escollera somera, lo cual es una obra barata pero suficiente para abrigar buques de pesca.

En los años posteriores, en 1980, habiendo verificado que esta zona tiene problemas de aterramiento -porque hay una corriente litoral que viene arrastrando arena hacia acá, lo cual determina que esto se vaya aterrando-, aparece el proyecto de escollera -a que hizo referencia el señor Diputado Ponce de León-, que es con una visión tan reducida como la que tenía el puerto: una visión para un puerto pesquero. Aquí lo que estábamos haciendo era cerrar esto para que la arena que venía por acá, diera la vuelta por afuera y, por lo tanto, esta zona no se aterrara. Reitero: a eso se refieren los estudios que mencionó el señor Diputado Ponce de León.

Por lo tanto -y quiero aprovechar para responder alguno de los planteamientos que se han hecho-, cuando estábamos pensando en esa magnitud teníamos en cuenta la realidad de otro tiempo, otro mercado que era el de la pesca y en otro puerto, que no tiene nada que ver con el que hoy en día estamos planteando. Ese no era un puerto de aguas profundas; la escollera que estudió la Facultad de Ingeniería no era de puerto de aguas profundas; era una escollera de cierre de una dársena portuaria.

Cuando nosotros planteamos lo que sale en este frente de aquí, estamos hablando de un proyecto de otra envergadura, totalmente distinto, que es el que planteamos en el año 1996: un verdadero puerto de aguas profundas y de gran tamaño. Las láminas que mostraba el señor Diputado Ponce de León no son otra cosa que una idea de orientación en un llamado a expresiones de interés, que era lo que había. Eso no es un proyecto; un proyecto es otra cosa y el señor Diputado sabe que es bastante más que una lámina con colores.

Cuando nosotros planteamos ese tema lo hicimos porque está claro que la isóbata de 20 metros, o sea, el nivel de las aguas en donde se llega a 20 metros de profundidad, entra dentro del Río de la Plata a esta altura, tangente a Punta del Este y después, en el litoral atlántico, se recuesta a lo largo de toda esta costa. Se empieza a separar hacia el norte, a la altura de la laguna Negra, y se vuelve a recostar próximo a La Coronilla.

Si miramos con más detalle la siguiente transparencia, vamos a ver que en esta zona la isóbata que va por la costa -por aquí está la boya de José Ignacio-, como decía el señor Diputado Ponce de León, en esta orientación se llega a la cota de 15 metros con una rapidez interesante, mucho más de lo que se llegaría en este otro frente, que es el que hemos considerado de aguas profundas. ¿Por qué hemos considerado este otro frente para aguas profundas? Por varias razones. En primer lugar, porque es el frente donde están la mayor parte de las hectáreas que el país posee. Esta zona, con esta orientación, como ustedes pueden ver, tiene una cercanía a la línea azul. Esta es la isóbata de 20, pero si habláramos de la de 15 metros, veríamos que se aproxima a este emplazamiento. Aquí ven los señores Diputados que para llegar a la isóbata de 20 metros hay que recorrer bastante más metros. Para llegar a la isóbata de 12 metros, estamos a medio camino. Pero ese es el frente que hemos considerado en el pasado, que consideramos en el presente y seguramente en el futuro, para desarrollar el puerto multipropósito de aguas profundas. ¿Qué es lo que tenemos? Dentro de ese puerto multipropósito seguramente estaba previsto el manejo de graneles. Pensar en un puerto en esta zona que no tuviera graneles es como estar ajeno a la realidad del comercio de la región. De hecho, el mayor tonelaje que mueve la región es a través de graneles. Mientras se mueven alrededor de ochenta millones de toneladas de graneles, se mueve la décima parte de toneladas de mercadería de productos terminados. Por lo tanto, el puerto de graneles no es un tema menor, sino capital. ¿Por qué se ha desarrollado Nueva Palmira? Porque Nueva Palmira ha colocado una oferta similar a la de Argentina en el bajo Paraná, de facilidades para el movimiento de graneles agrícolas de granos. ¿Provenientes de dónde? Para quienes vienen desde Argentina, seguramente son más atractivos los puertos de ese país; pero para todos aquellos que vienen del norte son tan atractivos los puertos de Argentina como los de Uruguay. Ese es el sentido que tiene Nueva Palmira; es una demostración del Uruguay tomando cuenta de sus ventajas. Nueva Palmira está ubicada en la interfase fluviomarítima: hasta allí llegan barcazas y desde ahí salen barcos. Uruguay,

con Nueva Palmira, aprovechó la ventaja natural que esta zona le daba.

Nuestro país aprovechó la ventaja de Montevideo y su rada natural. A partir de 1907 tuvimos puerto de Montevideo con muros de atraque; hasta ese momento no existían porque contábamos con algo que nos había dado la naturaleza, pero a lo cual no le habíamos sacado todo el partido que podíamos. Lo que no se ha hecho -todas esas ideas estaban en esa misma época- fue sacar partido del frente atlántico. Creo que si había razones para ello en aquel momento las hay mucho más hoy, no solo por el tema de los puertos como agentes de comercio, sino, además, como elementos importantes del territorio, no solo el sólido, sino el acuático, que en estos últimos años el país ha visto crecer a un tamaño mayor que su propio territorio terrestre. Por lo tanto, el tema de La Paloma merece este grado de reflexión.

Quiero seguir en la línea cronológica porque hace a este tema y a cómo el país ha ido viendo y procesando estas distintas situaciones. A partir de los años setenta aparece un problema de erosión por esa actividad pesquera que, como todos sabemos, termina motivando que en 1984 -cuando se produce la crisis pesquera- este Parlamento aprobara una ley que, una vez más, empieza reafirmando el rol portuario de La Paloma, aunque la mayor parte de la norma se orienta a la actividad pesquera. En ese momento ya había turismo y se reafirmó la orientación portuaria y portuario-pesquera. Si algo podríamos haber considerado en aquel momento a la luz de las inquietudes actuales en materia ambiental, tal vez la más importante habría sido la contaminación de olores por la fabricación de los distintos productos derivados del pescado que no reconocían fronteras y que invadían desde Arachania hasta Santa María, es decir, toda la zona.

Sin embargo, no he visto a nadie que hoy en día esté preocupado por el impacto ambiental de la actividad pesquera. Si hoy hubiera una actividad pesquera que generara olores de la magnitud de los que se generaban en aquel momento, todos quienes estamos sentados aquí estaríamos requiriendo a quien desarrolla la actividad pesquera que no contaminara, que no estuviera afectando el bienestar de los turistas con una emisión gaseosa de olores ocasionados por la industria pesquera. No he oído nombrar este tema en todo el tiempo que estuvimos conversando con los señores legisladores, con el departamento de Rocha y con los vecinos.

En 1992 el país vivió en materia portuaria uno de los momentos más importantes, como fue la consagración de la ley de puertos. A partir de allí apareció toda una dinámica portuaria extraordinaria en el país. A partir de 1992 los puertos cambiaron radicalmente; cambiaron su gestión, su aspecto, su limpieza; cambiaron todos los aspectos que el modelo portuario anterior no había logrado resolver.

Hace un rato, el señor Diputado Ponce De León reconocía que el puerto de Montevideo era uno de los lugares que había tenido una transformación radical en cuanto a su presencia urbana, a su relación puerto-ciudad, y a su propia condición de puerto. Hace cincuenta años un puerto era un lugar sucio; hoy es un lugar limpio. Hace cincuenta años era un lugar gris; hoy es un lugar colorido. Hace cincuenta años era un lugar de mal ambiente; hoy es un lugar de buen ambiente. A partir del momento en que contemos con las normas del Código PBIP, que hoy en día están en trámite y que han sido aprobadas por la Organización Marítima Internacional, las condiciones de los puertos serán todavía mucho más exigentes. Porque esas normas establecen requisitos que, haciendo una analogía, podemos decir que son los mismos que hoy se piden a los aeropuertos en materia de seguridades de toda índole. Me refiero a seguridades sanitarias, a las que tienen que ver con lo que se comercia por esos lugares y con las personas que pasan, seguridades en materia de terrorismo; en fin, de los distintos aspectos que, en definitiva, hacen a la calidad de la prestación de un servicio portuario. Y tengamos claro que si los puertos de acá no cumplen con lo que dicen esas normas, sus mercaderías no van a ser recibidas en los puertos de Europa o de Estados Unidos.

Es decir que nosotros tenemos que evolucionar hacia ese concepto. Tenemos que procurar tener un puerto de aguas profundas, y esa es una voluntad que no vamos a resignar bajo ningún concepto. Al mismo tiempo, debemos recordar que nadie nació grande; todos nacimos chicos y empezamos a caminar. Los puertos, de la misma forma, nacen chicos y se vuelven grandes. Nacen como nació el de Montevideo, que hoy mueve 7:000.000 de toneladas, o como el de Nueva Palmira, que nació con una cinta para mover manganeso y hoy resulta que no mueve más

este mineral pero sí soja, cebada, granos de toda la Hidrovía, y de vez en cuando algún mineral que viene en algún embarque experimental de hierro, por ejemplo, aunque también hay alguna demanda puntual y nuevamente aparece el manganeso, que puede tener una localización en el mercado; en ese caso aparece el manganeso y se mueve por Nueva Palmira.

Nueva Palmira y Montevideo han cumplido; nosotros no hemos cumplido con el frente atlántico.

Lo que hoy se presenta no es el puerto que queremos en toda su magnitud; es lo que resulta posible. Lo posible es un puerto granelero -lo que no es menor- orientado en su iniciativa por un sector que además produce en el Uruguay, que va a poder prestar servicios regionales, pero que encuentra su justificación en la carga propia que tiene. Creo que esto es sumamente favorable porque es un puerto que se desarrolla sin la dependencia de un mercado de terceros. Entiendo que ese es un factor muy importante.

Pero diría que lo más importante de este puerto es que va a establecer una facilidad granelera, que va a ser para esta región, para eso que llaman "hinterland", esos 150 kilómetros a la redonda de La Paloma, y podrá destinarse a cualquier producto, pero está planteado para la madera. Así está planteado. Y cuando se quiera manejar otros graneles -cosa que también se podrá hacer- lo tendrán que hacer en las condiciones que el concedente establezca para su manejo.

Es decir que aquí no se vende nada; se concesiona. Hay que volver a refrescar el concepto de concesionario. El concesionario es una figura que por encomienda del concedente, que es el Estado, realiza un determinado proyecto y tiene derecho a recibir el pago de un precio por el servicio que presta. El concedente sigue siendo el dueño del puerto y quien dispone sobre él. Habrá un contrato que ligue al concedente con el concesionario -será un contrato de concesión-, aunque, en definitiva, el que sigue resolviendo es siempre el concedente.

Este país nunca optó por la privatización, como sí lo hicieron otras naciones de América. La privatización es la venta de la propiedad de los activos; se vendieron pozos de petróleo, se vendieron empresas, se vendieron acciones y se vendieron activos. En el Uruguay no se vendió nada.

Cuando se vendieron las acciones de la terminal de contenedores del puerto de Montevideo, ¿qué fue lo que se vendió? Las acciones de una empresa concesionaria. No se trata de la propietaria, sino de la concesionaria, que es la que tiene el derecho a explotar; se vendieron las acciones de la empresa que tiene el derecho a explotar, a diferencia de otros lugares de América en los que se vendió la propiedad del puerto.

Insisto en que esta es una discusión que tenemos que terminar, porque diría que hasta parece fuera de moda o fuera de tiempo el concepto de que las concesiones son privatizaciones. ¡Las concesiones no son privatizaciones! Las concesiones implican la participación del sector privado a través de los precios y el concedente sigue siendo el propietario. Y en muchos casos el concedente es el Estado.

¡Pongámonos de acuerdo! Tenemos que tener cierta coherencia porque resulta que las concesiones son malas cuando las hace el Gobierno Nacional, pero son buenas cuando se hacen en Montevideo por parte del Gobierno Municipal. ¡No podemos estar en esta discusión! Yo creo que las concesiones son buenas las haga el Gobierno Nacional o el Gobierno Municipal, en la medida en que puedan resolver problemas de la gente, que se paguen por el sistema de los precios y puedan dejar liberado dinero de los impuestos para destinarlo a las cosas que deben atenderse prioritariamente.

Insisto en este concepto y creo que deberíamos procurar que este dejara de ser un tema de discusión en la sociedad uruguaya. No lo es en Chile, donde hay un gobierno del Partido Socialista; ni siquiera lo es en Cuba, donde en este momento se están planteando concesiones, por ejemplo, de carreteras. Me parece que seguir hablando de las concesiones como de un tema que polariza a la sociedad, no tiene sentido.

Podemos recorrer los gobiernos socialistas del mundo y vamos a encontrarnos con concesiones por todos lados. Pero yo no propongo recorrer el mundo; recorramos por acá nomás. Aquí hay concesiones: la concesión del Hotel Carrasco, la concesión del bulevar Batlle y Ordóñez, las concesiones de los distintos espacios públicos, la concesión de la calle Sarandí, la concesión de complejos y la concesión de servicios. Hay cantidad de concesiones hechas por el partido que representa el miembro interpelante, en ejercicio

del Gobierno Departamental. Entonces, las concesiones son malas cuando las hace el otro partido y buenas cuando las hace el mío. No; serán buenas en los dos casos o podrán ser malas en ambos, si se hacen mal. También reconozcamos el derecho a equivocarnos. Es posible que aunque uno quiera hacer lo mejor, no lo haga, sino que termine haciendo lo menos malo o, incluso, a veces se equivoque y realmente haga algo malo. Yo, como me considero humano y no divino, siempre creo que corro el riesgo de cometer algún error de ese tipo.

Entonces, con relación a este tema, lo que aquí está claro es que podemos tener esto, que es lo que hoy el sector privado ofrece. Nada inhibe hoy al sector privado -acá respondo a otra de las preguntas que formuló el señor Diputado Ponce de León- a presentar un proyecto en el resto de la costa atlántica, en cualquiera de las otras localizaciones a las cuales él hacía mención y que, dada la proximidad de las profundidades a la costa, podrían ser un lugar atractivo, de la misma forma que se planteó la propuesta de M'Bopicuá. El problema es que no hay nadie que lo haya presentado. Creo que con esto queda claro por qué no estamos hablando de otro lugar: porque, pudiendo haber otra propuesta, no la hay. Acá lo que hay es una oferta de una iniciativa privada presentada por una empresa en un determinado emplazamiento. ¡Mal y flaco favor hacemos al concepto de la concesión por iniciativa privada cuando el Estado, en lugar de hacer los retoques y ajustes que entiende convenientes con relación a una propuesta presentada, empieza a desvirtuar el sentido de la concesión original que se presentó por iniciativa privada!

Por ejemplo, recuerdo que hace un par de años, cuando todavía no había ley, pero sí decreto del Poder Ejecutivo, para la concesión de obra pública por iniciativa privada se presentó una empresa que quería usar la faja de dominio público de las rutas nacionales para ubicar cables de fibra óptica. Así venía la presentación. Entonces, uno trató de salvarla porque era una propuesta interesante; formaba parte del mundo moderno porque estaba relacionada con Internet y con las comunicaciones. Parecía interesante tener ductos que comunicaran a Argentina y Brasil, pasando por el Uruguay. Pero nos dimos cuenta de que, en realidad, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tenía la potestad de otorgar eso. La verdad es que yo no tenía la potestad de determinar comunicaciones, ni siquiera líneas. Sí teníamos potestad para autorizar la colocación de ductos en la faja de dominio público, que era una obra civil, para que se arrendaran y, después, en algún momento, se pudiera hacer la instalación cuando la unidad reguladora correspondiente de comunicaciones autorizara, por ejemplo, a poner los cables. Nosotros tratamos de salvar esa iniciativa, hasta que en determinado momento se pareció tan poco a la propuesta inicial que determinamos que no prosperara.

Este es un tema en el que hay que ser muy cuidadoso, porque cuando empezamos a desvirtuar la iniciativa privada, termina siendo cualquier cosa. Por el camino de la conceptualización, al que tal vez se refirió el señor Diputado Ponce de León, vamos al concepto de que, en realidad, la iniciativa privada no es una terminal de chips en el puerto de La Paloma con tales características y tales elementos, sino que se trata de una cinta en el litoral atlántico. Y así empezamos a conceder lo que ni siquiera sabemos si podemos conceder. Por lo tanto, creo que hay que ser muy cuidadoso.

Permítasenos decir que el Ministerio tiene una larga trayectoria en ese sentido. Por ejemplo, hemos visto y seguido de cerca la concesión que ha hecho la Intendencia de Montevideo del bulevar Batlle y Ordóñez, que también es una iniciativa privada; en este caso, por una inversión de US$ 4:000.000, en la que, de acuerdo con los cálculos del valor presente de los ingresos, hay quince años para el repago. Aprovecho para mencionar que, teniendo en cuenta que aquí son US$ 30:000.000, no parecen tan exagerados los cincuenta años, si para US$ 4:000.000 -sacando los cálculos de lo que se llama valor presente de los ingresos- se fijan quince años. Pero resulta que a lo largo de la vida de esa licitación, desde que empieza la generación de la iniciativa hasta el final, las cosas van cambiando; van cambiando las tasas, los contenidos: primero tiene las pluviales y después no las tiene más y de eso se hace cargo la Intendencia, y así sucesivamente. Creo que están bien intencionados en cuanto a salvar la concesión, para poder hacer la obra y terminar Batlle y Ordóñez, que es una de las asignaturas que está pendientes desde hace treinta años. Tratan de salvar la concesión a través de estos aspectos, pero se va desvirtuando el sentido de la iniciativa privada.

A nuestro entender, la iniciativa privada puede sufrir modificaciones, pero hay que ser prudente con ellas; hay que poner aquellas que correspondan y que no desvirtúen el objeto, porque cuando entramos a desvirtuarlo, enfrentamos un gran problema.

Entonces, ¿qué fue lo que nosotros hicimos frente a este planteamiento? En primer lugar, esta propuesta vino a posteriori de nuestro llamado a expresiones de interés. Habíamos llamado a expresiones de interés para el puerto de aguas profundas y ¿qué había sucedido en ese momento? Se habían presentado lo que yo llamaría los "terminaleros", los que venían y decían: "Nosotros estamos dispuestos a hacer nuestra propia terminal, si las obras generales de protección del puerto las hace otro, porque nosotros no podemos". No necesariamente tenía que ser el Estado; podía ser un privado, pero este nunca apareció. Siempre tuvimos la expectativa de que apareciera; yo estuve promoviendo el puerto de La Paloma en Estados Unidos, en Europa y en todo el mundo. Seguramente que en el año 1999, cuando se produjo lo de Brasil, si no había habido éxito en los años anteriores, en ese momento parecía bastante más difícil. Pero no nos cansamos y seguimos promoviéndolo. Por eso, se modifica el decreto reglamentario de la ley de puertos -Decreto N° 412, de 1992- y los períodos máximos de concesión pasan de treinta a cincuenta años para los puertos del interior, dado que en ellos hay que cargar sobre la espalda con inversiones en infraestructuras muertas, rígidas; no se las lleva nadie. El que pone esos pilotes que están en esa cinta transportadora, los coloca para toda a vida. La diferencia en el puerto de Montevideo era que ninguna de las concesiones -con esto contesto al señor Diputado Ponce de León cuando preguntaba por qué un 5% para la iniciativa privada en la terminal de contenedores- hacía inversión alguna en infraestructura; ambas iniciativas privadas ponían una grúa. Esa grúa se coloca y, si no sirve, se monta en un barco y se lleva a otro lugar del mundo donde sirva.

Entonces, cuando uno está haciendo concesiones que no son inversiones fijas ni pesadas, tiene que dar plazos cortos; pero cuando se hacen inversiones pesadas, que nadie puede mover, hay que dar plazos largos, porque, si no, la cuota de amortización se vuelve muy alta. Cuando esto sucede, ¿qué pasa? Si alguien viene a invertir y amortiza rápido, lo tiene que reflejar en los precios, y si refleja la amortización en los precios, hará que el servicio sea más caro, y si hace que el servicio sea más caro, el puerto será menos competitivo con relación a los demás, porque en materia de puertos no se compite en el puerto, sino entre puertos. Si le pusiéramos a La Paloma cargas vinculadas, por ejemplo, a cánones, a régimen normal de tributos, además de períodos cortos de amortización, lo único que haríamos sería que Río Grande nos ganara. Río Grande hoy es un puerto que está orientado a 12 metros y nosotros debemos ir a 12 metros o no seremos competidores de Río Grande, y este nos desplazará del mercado mundial.

Alguien se preguntará por qué 12 metros, por qué tanta profundidad, por qué hacer tanto hincapié en 12 metros, si Montevideo ha logrado 11 metros. Sí, pero hasta el año pasado tenía 10; había 2 metros de diferencia. Hoy el puerto de Montevideo tiene 11 metros; ya La Paloma va perdiendo competitividad con relación a Montevideo. Por esa razón, creo que hay que concretar estas inversiones; la prueba más evidente es que, después que se lograron los 11 metros, quienes habían comprado pliegos en la licitación de La Paloma se están presentando con un proyecto "chipero" en el puerto de Montevideo.

Por lo tanto, estamos perdiendo la oportunidad de tener un puerto de 12 metros, aunque no sea el que aspiramos como definitivo, pero así se empieza porque, como decía, los puertos no nacen grandes, sino chicos. Si este puerto llegara a mover lo que se plantea en la primera etapa, que son 700.000 toneladas por año, empieza a ser un nombre en el circuito portuario del mundo, y si se llegara a cumplir la segunda etapa, que son 1:400.000 toneladas, más aún. Cuando un puerto está en el circuito portuario del mundo empieza naturalmente a desdoblarse en otras actividades que no son las de aquel producto que originalmente tenía. Es el caso del puerto de Nueva Palmira, donde la cinta de Navíos movía manganeso, mineral que dejó de ser interesante llevar desde acá a otro lado porque había otros yacimientos en el mundo; no se movió más manganeso y se empezó a trabajar con soja. Ahora, si no hubiera estado la empresa Navíos, el manganeso, la escala establecida y el mundo acostumbrado a llegar a esa escala, probablemente no tendríamos el puerto de Nueva Palmira que hoy tenemos.

Entonces, creo que hay que analizar este proyecto de esa forma, como una iniciativa del sector privado que se ha tratado de modificar lo menos posible para respetar el concepto de la iniciativa privada y

realizar algunas precisiones, como le hemos hecho a esa oferta.

Comparto prima facie que cincuenta años es un plazo excesivo; esto lo he dicho varias veces, inclusive en la Comisión Permanente. Cuando nos plantearon este plazo, nos pareció excesivo, pero es el máximo que el decreto reglamentario permite cuando hay inversiones de activo fijo que no es posible mover, como en este caso. Entonces, siendo coherente con lo que dije antes, me parece que es un plazo que puede ser razonable. ¿Qué me preocupa? Que yo no soy vidente y no puedo saber lo que pasará en cincuenta años, por lo que no me gustaría tomar hoy una decisión que inhiba una decisión en el futuro. Al mismo tiempo, por no tomar una decisión que inhiba una decisión del futuro, no dejaré de adoptar la decisión que pueda tomar hoy. Esto es lo que motiva la inclusión, como contracara del plazo de los cincuenta años, de la cláusula de rescate por decisión unilateral del Estado, que es la consagración, diría el doctor Goldberg, de la característica precaria de esta concesión, porque contiene una cláusula por la cual, en aras del interés general, el Estado puede decidir que es conveniente rescatarla en forma unilateral, indemnizando exclusivamente las inversiones realizadas y descontando las amortizaciones efectivizadas.

Por lo tanto, respetamos el plazo y en simetría establecemos una cláusula de una dureza como no conozco otra igual; seguramente, ninguna de las concesiones a las que hice referencia contiene cláusulas en ese sentido. La concesión de la construcción de obras en el bulevar Batlle y Ordóñez contiene la previsión del rescate, pero en lugar de ser una facultad del concedente es una facultad del concesionario; es como si en este caso la posibilidad de rescate la tuviera Puerto Graneles S.A. y no el Estado. Estamos hablando del mismo país y de situaciones similares.

Creo que el plazo de cincuenta años está contrarrestado con este otro concepto, que es la posibilidad de que el Estado rescate unilateralmente en cualquier momento.

El señor Diputado Barrios manifestó cierta preocupación con respecto a la lectura del texto del pliego, que decía que el rescate se producía con la indemnización de las obras ejecutadas, con especial énfasis en las inversiones realizadas y no amortizadas, la obsolescencia y no recuerdo qué otro concepto más. El señor Diputado decía que lo del especial énfasis no significaba que fuera exclusivamente. Era claro que se había dejado de lado las indemnizaciones habituales en todos los contratos del Estado, es decir, daños y perjuicios y lucro cesante; eso no estaba en el pliego. Pero alguien podría decir que al establecerse "con especial énfasis", podría ocurrir que algunos de esos elementos entraran en el concepto de indemnización, y lo recogimos en algunos de los comunicados para dar mayor tranquilidad. El señor Diputado interpelante no hizo referencia a eso.

El señor Diputado interpelante ha planteado en forma reiterada -valoro la congruencia de sus planteamientos porque siempre se hicieron en el mismo sentido- por qué no se fijó un canon. Lo primero que me plantearía razonablemente, antes de cuestionar la inexistencia de un canon, es el régimen tributario que tendrá una empresa. Entonces, el régimen tributario es el régimen normal de cualquier empresa que se instala o es un régimen más favorable. Si resulta que para que un negocio sea viable es necesario que el régimen tributario sea más favorable que el régimen ordinario, quiere decir que ese proyecto necesita apoyo. A partir del momento en que uno le da un beneficio tributario, parecería claro que no va a requerir canon, porque sería absurdo estar liberando tributos por este lado y generando un canon por el otro. Por lo tanto, desde el momento en que un proyecto tiene beneficios tributarios, lo lógico es que no tenga canon. Así sucede, por ejemplo, en todas las rutas. Nosotros no cobramos canon en las rutas concesionadas. ¿Por qué no hay canon? Porque si lo hubiera, de la misma forma que si el régimen tributario fuera el régimen ordinario, ¿en qué se traduciría esto? Probablemente en la inviabilidad del proyecto. Pero supongamos que no fuera la inviabilidad del proyecto. ¿En qué se traduciría? Se traduciría en un precio mayor de los servicios que se prestan. ¿Y quién pagaría ese mayor precio por el servicio que se presta? Lo pagaría la producción nacional, que es la que saca los rolos que tienen que salir al mar y encontrarse en el mercado a un precio competitivo. Los rolos no se pueden sacar por cinta transportadora; por eso es que no hay un planteamiento de hacer un puerto de rolos en la zona del este. Los rolos se sacan con muelle o no se sacan. Por eso sí hay un proyecto de chips.

Aprovecho para tomar una línea de pensamiento que me gustaría compartir con ustedes. La producción

nacional de madera a US$ 30 la tonelada cada día va a tener más dificultades para salir al mercado. Ese es el precio de entrada al puerto, y cuando empezamos a descontar para atrás en la cadena de transporte y de producción, llegamos al productor con US$ 8. Por lo tanto, empezamos a tener algún problema cuando estamos más lejos, porque resulta que no llegamos siquiera a esos precios. Entonces, tenemos un problema con el productor; o, de lo contrario, lo vamos a tener con alguno de los agentes de la cadena intermedia, por ejemplo del transporte.

Nuestro desafío en el tema de la producción forestal, que ya tiene una masa crítica, es sacar los árboles; ninguno de los que estamos en esta Sala podría pensar que no se tiene que seguir produciendo o que vamos a dejar a los árboles de adorno en el territorio nacional. En consecuencia, si hay que sacarlos y tenemos ese problema de precios, ¿qué es lo que tiene que hacer el país? Tiene que apuntar a que ese material se vaya transformando progresivamente en uno de mayor valor agregado, que en lugar de valer US$ 30 por tonelada valga US$ 80, que es lo que valen los chips, o que valga US$ 400 por tonelada, que es lo que valen las maderas de placas, o que valga más, es decir, lo que cuesta la pulpa de celulosa. Ese es el camino que el país tiene que seguir. El camino no es el de estar protestando porque hoy saca chips; hay que protestar porque hoy saca rolos, porque hoy sigue sacando productos de US$ 30. Lo mismo tendríamos que plantearnos en otros órdenes de la vida del país, como, por ejemplo, en el de la carne o en el de otros productos de los que se sigue sacando materia prima sin la incorporación del valor del trabajo de los uruguayos. Si tenemos la posibilidad de vender chips y no rolos y el Estado no tiene que poner dinero, ¿es o no una iniciativa para apoyar? No tengo dudas de que es una iniciativa para apoyar.

Además, me gustaría ver otro tema. Se decía que es una iniciativa para apoyar, pero el problema es que esta va a inhibir el desarrollo del puerto de aguas profundas. Esa sería una línea de pensamiento que, si no entendí mal, inquieta a los señores Diputados Barrios y Ponce de León y en cierta manera al señor Diputado Domínguez.

A continuación, vamos a ver la transparencia N° 8. Allí pueden advertir que lo que está en azul es el viejo recinto portuario del puerto de La Paloma. Lo que incorporamos a ese recinto es la parte que figura en celeste, que era el apostadero naval, donde había algunas construcciones que se han evaluado en US$ 100.000, y que la Armada ha aceptado que esa sea la compensación para reubicar esas instalaciones.

En este momento estamos hablando de la primera etapa que queda restringida a la parte celeste, más la parte que figura en celeste más claro. Esa es la concesión en esta etapa. Creo que en el plano que mostró el señor Diputado Ponce de León había algún error en cuanto a la superficie.

¿Qué es lo que está sucediendo? Tenemos esta otra área que está marcada en blanco, que es un terreno para la segunda etapa del proyecto, prevista para el séptimo año. No es un área que haya que otorgar ahora; por eso es que hay treinta meses y después un período adicional. Estamos diciendo al concesionario que va a tener esa superficie, la cantidad de hectáreas localizadas aquí, si es que el Poder Ejecutivo puede hacer un acuerdo con la Intendencia Municipal de Rocha. Dicho sea de paso, todas estas tierras eran del Estado y su dominio fue transferido a la Intendencia Municipal de Rocha, y la verdad es que deberían volver al dominio nacional. Si eso no fuera posible -un acopio de rolos es algo netamente transitorio, porque no hay demasiado drama en movilizarlo para otro lado; Montevideo lo tenía en la zona de Peñarol y en virtud de algunos problemas que se habían presentado en el barrio se movió a otro emplazamiento diferente-, si al cabo de los siete años no se hubiera podido llegar a un acuerdo con la Intendencia Municipal de Rocha, no perdemos la esperanza de que en este terreno que está aquí adelante -que es propiedad del Ministerio y no lo querríamos usar- podamos hacer el desarrollo portuario de esta faja que está acá, que es más o menos equivalente a la superficie blanca. Quiere decir que las áreas en cuestión no están comprometiendo el futuro desarrollo del puerto de aguas profundas de La Paloma. Lo que también está claro es que esa cinta transportadora y la inversión que representa tendría como base una capacidad de producción determinada y por eso es que se precisa esa superficie para tener las dos chiperas, con lo cual se completan las 1:400.000 toneladas por año que se producirían a través de este proyecto.

Insisto en que una primera etapa de lo que estamos hablando es del área celeste, a la cual le sacamos toda la parte que hoy en día ocupa la pesca, más la de la punta que va hacia afuera, y le incorporamos

otra parte en donde estarían ubicados los chips en pilas. De este lugar estaría saliendo la cinta transportadora. La parte que está en amarillo es la que estaba originalmente prevista por una razón de forma, porque la zona en donde se angosta tiene relativamente poca utilidad, por lo que se incorporó esta área ganada a la bahía. La verdad es que entendimos que no era necesario, dado que el propio concesionario planteaba ubicar en esta zona los edificios.

Entonces, esto lo eliminamos y volvimos al paisaje natural; volvimos a la misma bahía y a la misma playa; no se ganó ninguna tierra al mar. Sacamos tres hectáreas de la concesión teniendo en cuenta que era un tema de sensibilidad. Además, este tema ni siquiera se había planteado originalmente en la propuesta de Puerto Graneles, sino que a lo largo del proceso de gestación se había ido dando forma a este asunto hasta que al final aparecieron estas tres hectáreas. Este fue otro de los aspectos que preocupaba a la población de La Paloma y a sus representantes. La verdad es que lo compartimos y lo retiramos.

Decía que en 1996 habíamos llamado a expresiones de interés y vinieron los terminaleros. Después llamamos a licitación en 1998 para el puerto de aguas profundas, y allí no tuvimos ningún interesado. Tanto es así que unos días antes de la fecha de la licitación, decidimos suspenderla sine díe y hasta el día de hoy estamos esperando que venga alguien para construir el puerto de aguas profundas. O sea que no tenemos a nadie que lo construya y no tenemos a nadie que nos haya venido a pedir otra terminal granelera en la costa atlántica. Por lo tanto, estamos expectantes de que venga alguien y lo plantee. ¡Ojalá venga alguien y lo plantee! ¡Y ojalá venga más de uno a construir una terminal granelera! Nadie le está dando un monopolio a este puerto; no se está diciendo: "Miren, ustedes ponen esta cinta de graneles y nadie más puede poner otra cinta de graneles en el litoral atlántico".

Entonces, a lo largo de todo ese tiempo nos fuimos dando cuenta de que no somos el ombligo del mundo, de que cuando aparece un proyecto que es viable, tomando las precauciones del caso, la verdad es que tenemos que ayudarlo en lo que nos sea posible. Creemos que el puerto de aguas profundas lo van a venir a hacer, pero no han venido; creemos que puede haber múltiples ubicaciones, pero nadie las ha planteado. Entonces, no somos el ombligo del mundo, por lo que tenemos que hacer lo posible, de acuerdo con lo que nos demuestran los datos de la realidad. Hoy, lo que se puede hacer es esta terminal que tiene una inversión del orden de US$ 30:000.000.

Este tema no surgió de un día para el otro, porque cuando se presenta Puerto Graneles por primera vez en el año 2000, dijimos: "¡Qué bueno! Acá aparece un nuevo interesado en el puerto de La Paloma!". Entonces, llamamos a todos los demás interesados, que eran los terminaleros y les dijimos: "Vengan y siéntense porque ahora hay un actor más en la mesa. Y como ahora hay un actor más, ¡vaya si juntando esfuerzo se puede viabilizar el proyecto!".

Ustedes se podrán imaginar que Puerto Graneles es el primer interesado en que prosperara el proyecto de un puerto de aguas protegidas, porque en lugar de que la cinta transportadora que están dispuestos a poner trabaje doscientos sesenta y cinco días en el año, podría funcionar los trescientos sesenta y cinco días del año. La ola que se genera por el movimiento polar que viene hasta esta zona y la ola que se genera por el viento que sopla sobre el mar, que remanga el agua, que provoca lo que se llama mar de fondo y que se agrava cuando hay viento, determina que el barco suba y baje cuando se está cargando. Esta oscilación tolera 3 metros. Por eso es que tiene que ir a la cota de 15,40 metros para poder sacar un barco de 12 metros, porque cuando está en el llano, no está en 15,40 sino 3 metros más abajo, en 12,40. Por lo tanto, puede tener un barco de 12 metros de calado y 0,40 metros de revancha bajo quilla. Esta es la razón de por qué hablamos de llegar a los 15 metros y de por qué hablamos de los barcos de 12 metros de calado.

Seguramente, Puerto Graneles sería el primer interesado en estar metido en aguas protegidas y trabajar los trescientos sesenta y cinco días del año; pero no tenemos a quien construya las escolleras que valen US$ 150:000.000.

Entonces, como no me puedo comprar el Rolls Royce, ¿no me compro el fitito? ¿O empiezo comprándome el fitito para un día, en una de esas, comprarme un Rolls Royce? De esto es de lo que estamos hablando.

Acá hay una inversión posible; hay una inversión real; hay una inversión que, además, tiene la gran virtud de que proviene de una empresa que ya tiene US$ 42:000.000 clavados en la tierra, que son los árboles que están acá. Muchas veces, cuando llamamos

a concesiones, tenemos las mejores intenciones del mundo y resulta que los que vienen son vendedores de ilusiones, vienen a llenar papel pintado, vienen a hacer grandilocuentes propuestas. Cualquier estudiante de arquitectura sabe que puede poner en el papel los sueños más grandes de cualquiera con muy bajo costo, apenas una noche de insomnio, y mostrar a todo el mundo que hay un proyecto extraordinario. ¿O qué fue Navigator? ¿Qué fue el proyecto de Punta Carretas? ¿Aparecieron los inversores o era papel pintado? Todos los otros proyectos que hemos visto pasar por allí son también de papel pintado.

Acá hay gente que ha invertido en el país y lo ha hecho en elementos que están fijos. La tierra no se mueve y los árboles tampoco. La verdad es que a mí me da más confianza un inversor con ese perfil que otro que viene a prometer futuro. Este tiene antecedentes. Quizás podría haber venido alguno de los que habían comprado pliegos y por eso requeríamos las condiciones de idoneidad que estaban establecidas y punteadas en la oferta. Porque es fácil ganar las licitaciones, es fácil ser el más atractivo, pero después es difícil cumplirlas. Yo tengo algunas concesiones de ese tipo. Me voy a referir específicamente a una: Marinas del Sacramento, licitada en el año 1994, por la que se iba a hacer en Colonia un gran desarrollo turístico con un puerto deportivo y otra cantidad de cosas. Estoy hablando del año 1994 y estamos en el 2004. Es decir que de esto hace diez años y nunca salió de la etapa del papel.

En este caso, las cosas son concretas; hay una oferta firme; hay una presentación firme. Seguramente, todos tenemos sueños de hacer más que lo que la realidad permite; triste sería el día en que no procediéramos así.

Entonces, llamamos a todas las empresas para que se juntaran y no obtuvimos resultados. En aquel momento, era el conjunto de las empresas forestales que estaban interesadas en proyectos de puertos; entonces, luego surge Puerto Graneles y nos plantearon si nos resultaría de interés. Y sí, sería de interés. Allí empezaron los estudios hasta que finalmente, en diciembre del año 2002, se presenta formalmente esta iniciativa privada.

Y yo creo que fue tan grande la alegría que tuvimos el día en que se concretó esta iniciativa que, según recuerdo, no demoramos veinticuatro horas en difundir que se había presentado un proyecto para concretar un tema que desde el año 1996 veníamos tratando de llevar adelante en cumplimiento del mandato que venía de 1906. Fue allí que cobró estado público y que salió en la prensa.

El señor Diputado Barrios, en enero del año 2003 -si no recuerdo mal-, estuvo en la Dirección Nacional de Hidrografía y creo que en febrero de 2004 tomó contacto con los propios inversores. Además, actores de distintos partidos se conectaron con los señores que presentaron la iniciativa y estuvieron conversando con ellos. Estamos hablando de enero del año 2003; estamos hablando de catorce meses atrás.

A lo largo de esos catorce meses Puerto Graneles se sentó a una mesa junto con la Dirección Nacional de Hidrografía para conversar acerca de los términos del contrato. Se podrán imaginar que ese al que hice referencia en cuanto al rescate por decisión unilateral del Estado no fue puesto por obra y gracia de Puerto Graneles, sino por el Ministerio.

Y ya contesto otra pregunta. ¿Sabe, señor Diputado Barrios, lo que pasaría si usted le diera el changüí de poner treinta años en lugar de cincuenta, sin frase de rescate unilateral por el Estado? ¿Sabe lo que yo le digo, viejo lobo de la Administración del Ministerio de Transporte y Obras Públicas? Me quedo con el rescate y los cincuenta años; estoy libre. Con treinta años estaría yendo por el régimen general de las concesiones y los derechos generales de los ciudadanos y de las empresas que tienen contrato. El día en que el Estado quiera tomar la decisión de rescatar esta concesión porque resulta, por ejemplo, que apareció el señor que va a hacer el puerto de aguas profundas, el concesionario, entonces, se para en la cuchilla y pone el precio que él quiere.

Voy a contar un caso que se vincula con la pregunta realizada por el señor Diputado González Álvarez. En el caso del puerto de Colonia, ¿saben por qué no llamamos a la licitación que tiene el pliego aprobado? Porque resulta que en el puerto de Colonia hay una terminal de pasajeros que está concedida a la empresa Ferry Líneas. Si nosotros llamábamos a la concesión, teniendo la empresa Ferry Líneas la concesión de la otra terminal de pasajeros -que prácticamente no se usa-, el usuario podía optar por ir a una de ellas. Y en una de esas se iban todos a la de Ferry Líneas y por la terminal concesionada no pasaba un

solo pasajero. Fuimos a hablar con la gente de Ferry Líneas y les dijimos: "Miren, queremos rescatar esta concesión que ustedes tienen hoy, otorgada por quince años y que vence en el año 2007". ¿Saben cuánto nos pidieron por el rescate de esa concesión? Nos pidieron US$ 3:000.000; quienes la conocen sabrán que no vale ni la cincuentaava parte de esa cifra.

Por lo tanto, creo que debemos dar al Estado armas para que pueda hacer su voluntad y al mismo tiempo ser justo. Es por eso que yo me quedo con cincuenta años y el arma del rescate en vez de con treinta y el régimen general de concesiones.

Después de presentada la convocatoria, hubo muchas conversaciones que fueron modificando los pliegos. Nos pidieron exoneraciones o condiciones tributarias mucho más favorables que las que lograron. Al final, lo que consiguieron fueron siete años de patrimonio y de autocanalización de ahorros. Tal vez ahí cometí un error en algunas de las presentaciones que hice, al confundirme con M'Bopicuá, en la que había una amortización acelerada.

A lo largo de todo ese tiempo se fue ajustando ese pliego de condiciones.

Al señor Diputado interpelante le preocupa el tema de las áreas. Ese fue un asunto que precisamente estuvo en consideración. ¿Y cuál fue la consideración? "Señor, no pida lo que no va a usar. Pida lo que efectivamente va a usar y deje que el Estado le vaya dando las áreas en la medida en que las va precisando". Así lo establecen los artículos 1.3 y 3.4 del pliego.

No es que estemos dando al concesionario desde el primer día toda el área que estábamos mostrando, esta área de aquí y, eventualmente esta, o en su defecto, esta otra. Desde el primer día le estamos diciendo que puede contar con esas superficies, pero que se las vamos a ir dando en la medida en que las vaya necesitando. En una primera etapa lo que está previsto es darle el área que está en celeste clarito, porque ahí es donde va, naturalmente, lo que son las pilas de material antes de entrar a la cinta. Luego, le daremos el istmo, este que se muestra acá, por donde pasa la cinta transportadora y en donde tendrían las oficinas. Después le daríamos el área que mostramos aquí, donde estaría la chipera 1. Y eso y la chipera 1 funcionarían por siete años. A partir del séptimo año recién aparece la necesidad de este terreno, o en su defecto de este otro. Entonces, ¿estamos hablando de algo dramático en materia de áreas? Me permito volver a la reflexión: en la primera foto vimos la magnitud de este asunto; se trata de un área menor frente a toda el área rural de atrás.

Ahora bien; si resulta que tenemos un puerto de aguas profundas y alguien que lo financie -preocupación que permitiría decir: "Bueno, estas áreas las estamos usando y resulta que no las estamos dejando como frente para la actividad portuaria"-, el día que tengamos el puerto al que hice referencia antes -no el de pesca, sino uno cuyas escolleras se ven en la parte de abajo de la proyección-, nos convenceremos de que no se tratará solo del área en verde -que es de la Intendencia Municipal de Rocha-, sino de esa más la que está en amarillo y la que está en rojo. Un megapuerto, un puerto de aguas profundas para toda la cuenca del Río de la Plata, no se arregla con 80 hectáreas, sino que requiere muchas más.

Entonces, estimo que estamos hablando del proyecto posible -y seguramente habrá lugar para el proyecto deseable-, que siguió todas las formalidades que corresponden. Creo que nadie ha hecho objeciones sobre el procedimiento y sus formalidades.

Quisiera decir que el 21 de marzo de 2003 se comunicó al Ministerio de Educación y Cultura, que contestó el 29 de abril de ese año; que el 28 de marzo de 2003 se consultó al Ministerio de Defensa Nacional, que contestó el 3 de junio del mismo año, y que el 18 de mayo de 2003 la Dirección Nacional de Medio Ambiente produjo un informe preliminar sobre consideraciones ambientales. Todos estos elementos fueron previos a la resolución del Poder Ejecutivo del 10 de setiembre, en la que consideró que esta iniciativa era de interés y le daba los beneficios que le daba.

Quiero recalcar que en virtud de lo establecido en el Código de Aguas, después de esa resolución del Poder Ejecutivo -que a las veinticuatro horas estaba publicada en Internet y que por lo tanto tenía estado público y todo el mundo la conocía- es necesario realizar una audiencia pública para la concesión del álveo, la que fue publicada el 24 de noviembre y se realizó efectivamente el 18 de diciembre: nuevo plazo de convocatoria a la sociedad y a todos aquellos que consideraran que podían tener alguna interferencia con relación a este proyecto. En esa audiencia comparecieron representantes de la Intendencia Municipal

de Rocha, algún legislador, los interesados, la Armada Nacional, a través de la Prefectura Nacional Naval, y algunas otras personas más que no recuerdo. De manera que fue un tema público, una convocatoria pública y una nueva instancia para la participación; y en ella no se presentó nadie. O sea que hubo una instancia de audiencia pública en la que cualquiera que se hubiera encontrado lesionado podría haberlo manifestado y no lo hizo.

Después de la audiencia pública, ¿qué es lo que le corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas? Llamar a licitación. Así procedió y estableció un plazo de sesenta días, que es lo habitual para una licitación que interese a inversores internacionales. Cabe agregar que otras empresas compraron pliegos y no llegaron a concretar la oferta en fecha.

Cuando la Comisión Permanente me llamó para que brindara informaciones, concurrimos a hacerlo y recogimos una serie de inquietudes, y algunas de ellas se volvieron aclaraciones. Pero en esa ocasión la Comisión Permanente nos pidió un mes y no nos dijo para qué; con lo cual, en verdad, sobreentendimos que se quería ese plazo para ver si se podía resolver la problemática abordada en aquella famosa mesa que reunimos en el noveno piso del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Me refiero a lograr una solución que tuviera menor resistencia, porque creo que a nadie -ni a nosotros como integrantes del Poder Ejecutivo, ni a los señores legisladores, ni al propio interesado, autor de la iniciativa- le interesa ir a un ambiente hostil. Creo que a todos nos importa que haya paz y tranquilidad.

Por lo tanto, en esos días procesamos los elementos con que contábamos; creo que dimos satisfacción a algunas inquietudes que existían y por eso el lapso fue de quince días en lugar de un mes. Entonces, se abrieron las propuestas y solo se presentó la de Puerto Graneles. De manera que correspondió el pase a la Comisión Asesora de Adjudicaciones, que está estudiando los distintos elementos de la propuesta. En este caso no tendrá que analizar la competencia, porque al no tener la referencia de la competencia en el mercado, es más complejo estudiar la propuesta, puesto que hay que compararla con alternativas que pueda haber en otros puertos.

Por lo tanto, seguramente este tema va a llevar un tiempo de análisis; no es tan sencillo como una licitación de obra pública ordinaria, en donde uno tiene varias empresas, sabe que todas tienen experiencia y elige a una entre las de menor precio. Seguramente, este caso merecerá un estudio más detallado.

Por otra parte, hemos hecho una serie de aclaraciones; algunas, sí, sobre el último momento, pero no es menos cierto que cuando tuvimos la reunión en el Ministerio -pocos días antes de la primera fecha de apertura- ya habíamos verificado que no se habían hecho otros depósitos de garantía además de los de la empresa Puerto Graneles; por lo tanto, sabíamos que esa empresa era la que se iba a postular. Y al final recibimos la propuesta que, como decía, la va a estudiar la Comisión Asesora de Adjudicaciones.

Aquí quiero recalcar un concepto: ¿qué es esta licitación? Es una consulta al mundo, al universo, para saber si hay alguien que quiere llevar a cabo este proyecto en iguales o mejores condiciones que las establecidas. De esto se trata la instancia que pasamos, no de otra cosa. No se trata de que ahora ya pasemos a la etapa de la adjudicación, el contrato y la realización de las obras; a continuación habrá una etapa de adjudicación, otra de contratación y después vendrán todos los elementos que establece el propio pliego, muchos de los cuales constituyen condiciones suspensivas. Por ejemplo, supongamos que se hace el proyecto ejecutivo; nos situamos en un momento en el que ya habrán pasado el estudio de las ofertas, la adjudicación, la firma del contrato, etcétera. Imaginemos que ya se está llevando adelante el proyecto ejecutivo y que se están tomando las medidas mitigatorias de impacto ambiental que anticipó la DINAMA. Entonces, actuando de acuerdo con la legislación del país, recién a partir del momento en que se llegue a esa situación de tener el proyecto ejecutivo se pasa a la audiencia ambiental. O sea que hay otro momento en el cual nuevamente la sociedad puede participar en la audiencia ambiental para hacer sus descargos, plantear sus objeciones y las medidas mitigatorias de impacto ambiental que eventualmente la DINAMA considere del caso aplicar. Quiere decir que esto no es el fin de la historia, sino que apenas estamos en un paso intermedio, muy anterior a esa circunstancia.

Recién a partir del momento en que el proyecto ejecutivo haya pasado la audiencia ambiental, de que haya logrado la no objeción ambiental, estará en condiciones de que se puedan empezar las obras. Es de-

cir que esta instancia es administrativa, obligatoria para nosotros, porque así lo establece la ley que, además, impone plazos para hacer lo que hemos hecho. Ese es el camino que hemos tratado de recorrer.

Creo que el tema de la convivencia de lo turístico con lo portuario es importante. Voy a aprovechar para mostrarles algunas diapositivas. Por ejemplo, en la número 23 -aunque la imagen se pierde un poco- pueden apreciar uno de los puntos a los que he hecho referencia permanente. ¿Por qué? Porque es el lugar más famoso; los ricos y famosos está todos allí: es el puerto de Palm Beach, ubicado en la costa de la Florida. Es uno de los lugares más caros del turismo mundial. En la imagen pueden apreciar el puerto de Palm Beach y las casas que hay en ese entorno.

En esta otra imagen se ven las instalaciones portuarias, la costa y un puente que conecta la zona de costa con la restinga de Palm Beach. También pueden apreciar depósitos, tanques, grúas y distintos elementos.

Volvamos a la imagen número 23, en la que se observan una cinta transportadora y un depósito de graneles. Esto es un puerto granelero colocado en el medio de un balneario; es lo mismo que esto de lo que estamos hablando aquí.

En esta nueva imagen vemos la entrada del puerto de Palm Beach. Se aprecian la boca de entrada, la restinga, la zona del agua, el puente que veíamos hace unos momentos, una isla y el puerto. Toda esta zona es turística y convive con el puerto.

Veamos la siguiente toma, en la que también aparece el puerto y se ven tanques, silos y áreas de depósitos. Lamentablemente, desde aquí no se aprecia, pero si observaran la imagen de cerca verían que hay casas con piscina; todas son casas de planta baja con piscina.

En la imagen que vemos ahora se aprecian el lugar turístico al que me estoy refiriendo y la urbanización de la zona. Este es el nivel de ingresos del que estamos hablando; estos barcos no los tiene el turismo de bajo poder adquisitivo. También se observan las inmediaciones del puerto de Palm Beach. Esto es Palm Beach. Uno podrá decir: ojalá que nuestra costa no se tenga que transformar necesariamente en eso. Pero algo de eso ha pasado en Punta del Este. Esto no le gustará a algunos, que preferirán el turismo en planta baja, pero la verdad es que esto es turismo y convive con el puerto que está al lado.

En esta otra imagen aparece otra parte, que está más próxima al puente que vimos hace un rato. Observen el tipo de inversiones que conviven.

Entonces, ¿un puerto granelero es un elemento destructor o que no puede convivir con el turismo? Creo que esto muestra claramente que pueden convivir perfectamente. Con la inversión turística que se hizo allí, no me cabe duda de que lo que habrían removido rápidamente hubiera sido el puerto. Pero las dos cosas pueden convivir. Esa es la realidad.

Me parece que no hemos cumplido con sacar los temores a la gente. Creo que esto se resume en algunos comentarios -diría- de buena fe que me han hecho distintas personas. ¿Qué comentarios me hicieron? Recuerdo a una persona que me dijo: "¿Sabe lo que pasa, Ministro? ¿Sabe por qué venimos a protestar a último momento? Porque nunca creímos que usted consiguiera inversores para La Paloma". Otra persona me dijo: "¿Sabe lo que pasa, Ministro? Este es un nuevo vecino que viene a vivir al barrio y le tengo temor porque no sé cómo es".

Yo creo que lo que tenemos que hacer es ayudar a esta gente a que no tenga temor, en lugar de reforzárselo. Este es el cometido que tenemos; esto es lo que he tratado de hacer a lo largo de los años. Tengan en cuenta que en 1996 fui a La Farola, en 1997 a La Balconada; volví un día a El Cabo y después fui al Centro Cultural de La Paloma. El señor Diputado Arrarte Fernández hizo otra convocatoria con relación al tema de las arenas negras en el Centro Cultural Municipal de La Paloma, y se volvió a presentar el proyecto general del puerto. También estaba el tema de lo turístico y el puerto. En ese momento no había Puerto Graneles, y la gente se preguntaba si podrían convivir el puerto con el turismo. Nos ocupamos de ir al lugar y trasmitirle a la gente nuestro punto de vista, tal vez no con la fuerza suficiente, pero lo hicimos de buena fe. Debemos tratar de sacar esos temores a la gente. De lo contrario, no vamos a cumplir con algo que nos debería obligar desde la historia, desde 1906: la existencia de un puerto en el frente atlántico. Expropiamos tierras para hacer un puerto. Hagámoslo, cien años después.

Este tema es muy importante. Después, hay una cantidad de asuntos vinculados a los procedimientos a

los cuales han hecho referencia los señores Diputados Barrios y Ponce de León, pero me parece que este es el tema central. He mencionado estas cuestiones a alguna de las personas que veo en las barras, y creo que es demostrativo que lo vean en documentos.

El puerto de Palm Beach no es una excepción. Es uno entre tantos. Traje estas fotos porque las tenía. Ese puerto tiene de todo, desde cruceros hasta distintas facilidades portuarias para diferentes productos. En la foto siguiente se ve el puerto ubicado en el entorno general de la costa de La Florida, donde están todos los balnearios. Quienes han ido en auto desde Miami a Orlando pasaron por esa costa. Cada dos kilómetros hay un balneario, cada cual más desarrollado que el anterior. En esa costa está el puerto de Palm Beach.

Si recorriéramos la zona hacia abajo nos sorprenderíamos con dos o tres puertos más. También hay otros puertos, como el de Acapulco, otro lugar turístico rematado en su península por una terminal petroquímica, con un puerto que trae y saca productos químicos de la industria y abastece de crudo. ¡Vaya si Acapulco es un lugar turístico! Y así podríamos seguir con una cantidad de puertos más, como el de Miami.

Entonces, dejemos el tema de la convivencia, porque hoy hay alergia a Puerto Graneles y mañana la habrá al puerto de aguas profundas o a cualquier otro. Lo que está claro es que ese lugar tiene destino de puerto, por lo que tenemos que ir diciendo a la sociedad que puede convivir e ir haciendo las cosas como para que conviva. Tengamos gestión de puertos para que se conviva con ellos.

El señor Diputado Ponce de León mostraba un fotomontaje con la pila de astillas. Creo que intencionadamente las puso coloradas, pero no son de ese color. Las astillas son de color natural; las astillas son naturales. ¿Qué es lo que compra la señora de Ponce de León para poner en su placard y mejorar el aroma? Astillas de madera. Eso es lo que está embolsado en esos paquetes muy coquetos que se venden como perfumadores en las tiendas del país: astillas y aserrín de madera. Si los señores Diputados van mañana a M'Bopicuá cuando salga el primer barco de chips, van a sentir un aroma agradable. El señor Diputado Castromán Rodríguez ha estado en ese lugar y no ha encontrado problemas en ese sentido. Entonces, ¿cuál es el impacto?

El fotomontaje del señor Diputado Ponce de León que mostraba los acopios de rolos y de chips es real, pero reitero que no son rojos, sino color natural, color madera. De todas formas, los rolos no tienen la apariencia de ese fotomontaje, por lo que me permito discrepar con él. Desde el lugar donde está sacada esa foto no se ven los acopios de rolos, porque están desplazados mucho más a la izquierda. Por eso consideramos que sería muy beneficioso poder contar con el área que está en rojo, que en el plano anterior está en blanco, porque nos permitiría mantener las cortinas verdes que existen en la actualidad, afectando solamente la parte que está detrás de ellas. Allí están las áreas de acopio de chips que mostraba el señor Diputado Ponce de León, que tienen que estar al lado de la cinta.

No creo que el tema de la polución paisajística sea tal. Podríamos discutir muchísimo tiempo sobre la estética de los acopios y la estética de las cintas transportadoras en el mar, pero seguramente sería una discusión como la del sexo de los ángeles. Me parece que hay que llevar tranquilidad a la sociedad en el conflicto de lo turístico con lo portuario. En lo que a nosotros corresponde, como concedentes, pueden tener la tranquilidad de que vamos a cumplir con todas las normas que sean del caso para los chips, que es por donde está planteado el tema, y para cualquier otro producto, porque así lo establece el pliego; es decir que cuando se mueva otro producto tendrá que cumplir con los requerimientos que corresponden. Entonces, me parece que este es un tema que debemos informar adecuadamente a los habitantes de La Paloma y acercarles tranquilidad.

Por otra parte, creo que es importante concretar la inversión que se está planteando, porque implica empezar el proceso del puerto de La Paloma, implica millones de dólares que se arraigan en el país y trabajo directo e indirecto durante la construcción y durante toda la producción. Alguien decía que este puerto iba a ocupar a 40 ó 70 personas a través de empleos directos y, al mismo tiempo, se dice que van a llegar 230 camiones. ¿Creemos que los camiones van a venir sin conductor? Entonces, no son 70, sino 300 empleos directos, es decir, 300 personas que no estarán trabajando debajo de la cinta, pero sí llevando la carga para alimentar ese puerto.

En el puerto de Montevideo trabajan 1.500 personas y viven de él 40.000. Se estima que solamente el proyecto de madera moverá alrededor de 2.300 personas.

Alguien me podrá decir: "Bueno, pero parte de la gente que se emplea allí se puede emplear yendo a otro destino, como al puerto de Montevideo". ¡Claro que se puede emplear si viene para Montevideo en lugar de ir a La Paloma! Pero ¡qué bueno que vaya a La Paloma para empezar con el desarrollo que tenemos en el debe desde hace cien años! Creo que ese es el desafío de este momento: lograr empezar el puerto y tener las manos libres para que, si en algún momento nos queremos retirar, podamos hacerlo porque haya un proyecto mejor, pero no inhibir el que existe por el sueño de lo que puede ser, porque eso es poco pragmático.

Ahora voy a entrar a otro concepto. ¿Quiénes son hoy los que consumen la materia prima que nosotros fabricamos? Hoy, la materia prima madera que produce el Uruguay la consume España y Noruega. Estos son los dos consumidores de nuestra madera. ¿Cómo la están consumiendo? En rolos. Ya vimos que el tema de la madera en el país pasa por lograr que se tenga mayor valor agregado, y una de las formas es que sean astillas. ¿Y quién consume ese producto? Además de estos dos países, que son clientes nuestros, que hoy todavía llevan rolos y que chipean en sus plantas de Huelva y de Pontevedra, en el caso de los españoles, o en las plantas de Noruega, en el caso de las empresas del grupo Botnia, el mercado atractivo de esta madera chipeada es Japón. Japón no acepta madera que llegue de otra forma que no sea en chips. Japón está en las antípodas de nuestro país; por lo tanto, el flete más largo que hay es el de esta zona al mercado consumidor de Japón, pero ese es el mercado más fuerte y el que paga mejor. Ese es el mercado de destino al que tenemos que apuntar, porque son chips y porque además empezamos a diversificar los mercados de destino y los compradores. En la medida en que haya más compradores y mercados de destino, habrá competencia por el producto. En definitiva, será la producción nacional la que se va a beneficiar de esa competencia del proyecto. Cuanto más situaciones tengamos de únicos destinos y compradores, más dependiente vamos a tener al mercado de ese comprador y de ese destino. Por lo tanto, tenemos que apostar en este sentido, no solo por todas las razones que he mencionado, sino para abrir este mercado que es el de Japón.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Amorín Batlle)

——El mercado de Japón no se abre si no es con un barco de por lo menos 12 metros de calado. Este es el calado requerido para que un barco chipero salga de esta zona y vaya a Japón con una carga razonable. No nos olvidemos que el chip pesa 0,50 toneladas por metro cúbico. Ese es el orden del peso. Por lo tanto, está lleno de huecos; pensemos que el agua pesa una tonelada por metro cúbico. Por más que lo compactemos, como se hace en las bodegas de los barcos, podrá llegar a pesar con mucha suerte 0,65 toneladas, siendo un chip de madera semidura, como es el caso del eucaliptus globulus.

El asunto es que hay que irse al otro lado del mundo, en el mismo momento en que como consecuencia de la irrupción de China en el mercado mundial de demanda, los fletes han subido un 200%. O sea que no solamente tenemos que llegar al otro lado del mundo, sino que debemos llegar a un mercado que está hiperdemandado por la irrupción de China, que ha determinado que los astilleros del mundo tengan ocho años de fabricación ya comprometida, no reciban más trabajo y se empiecen a desarrollar nuevos astilleros, que era una industria en retirada desde hace unos cuantos años.

No estamos hablando de un tema menor; estamos hablando de la competitividad de nuestros productos en los mercados, de la diversificación de los mercados; estamos hablando de vender un material que valga más para que llegue como competitivo, pero como vale más, va con valor añadido.

Me gustaría que dentro de un tiempo no tuviéramos que estar mandando chips y que se estuvieran consumiendo todos en fábricas del país. Me parece que no podemos ver con ojos reducidos de problema local; tenemos que mirarlo con la visión general que merece el tema. No estamos hablando de un punto en La Paloma; no estamos hablando de una cinta transportadora; estamos hablando de la competitividad de nuestros productos, estamos hablando del tema de llegar a los mercados y de bajar los costos de los fletes haciendo todas esas cosas. Lo que estamos haciendo es posicionar al Uruguay en el Río de la Plata con el único puerto que va a tener 12 metros de cala-

do, para poder cargar aunque sea graneles, y no será más que eso por un tiempo. Pero tengan la certeza de que con ese primer escalón tenemos los siguientes escalones con posibilidades de que se cumplan. Algún día hay que empezar, y creo que hoy tenemos una oportunidad excelente para ello.

Con relación a otros impactos, se ha mencionado el impacto vial. Me habría gustado que el señor Diputado interpelante hubiera leído la totalidad y no parte del informe presentado por la Dirección Nacional de Vialidad, porque lo que queda claro de ese informe es que no se identifican impactos sustanciales en la Ruta N° 15.

El informe de la Dirección Nacional de Vialidad establece que oportunamente se estudiaron los potenciales impactos sobre el tránsito en el acceso por la Ruta N° 15 derivados de una mayor presencia de camiones. La Ruta N° 15 en el tramo de Ruta N° 9-La Paloma, cuenta con un tránsito promedio diario anual de 1.644 vehículos, de los cuales 33 son camiones. El proyecto agregará en una primera etapa 128 unidades de tránsito promedio diario anual, y en una segunda etapa un máximo de 384 unidades de tránsito promedio diario anual, por lo cual el tránsito promedio diario anual pasará a ser de 1.772, en la primera etapa, y de 2.028 en la segunda etapa.

En relación al tránsito promedio diario anual, el tramo contaría con un nivel inferior al de la Ruta N° 9 en el tramo San Carlos-Rocha, con un tránsito promedio diario anual de 2.132 vehículos. O sea que la Ruta N° 9, que nadie identifica como una carretera que agobie por la cantidad de camiones que tiene, hoy cuenta con más cantidad de vehículos que los que va a tener la Ruta N° 15. La verdad es que la Ruta N° 15 está vacía; está llena en el mes de enero, pero el resto del año es una infraestructura ociosa.

Alguien podría decir: "Pero estas son unidades de tránsito promedio diario; la verdad es que estas unidades de tránsito promedio diario podrían ser automóviles o camiones, pero como son camiones, molestan más a la circulación". Entonces, analicemos la situación en materia de camiones.

Con relación al número de camiones, el total previsto en una primera etapa ascendería a 161 unidades de TPDA, similar a la cantidad de camiones que circulan en la actualidad en la Ruta N° 9 en el tramo San Carlos-Rocha, que alcanza a 154. O sea que en una primera etapa la cantidad de camiones que va a haber en la Ruta N° 15 será la misma que hay hoy en la Ruta N° 9. Y creo que quien ha circulado desde San Carlos a Rocha en ningún momento se ha sentido agobiado por el tránsito de camiones o ha sentido que no puede circular, tal como hemos sentido quienes tuvimos la oportunidad de ir alguna vez a Brasil y hemos transitado por esas carreteras en las que realmente nos sentimos agobiados por la cantidad de camiones. Lo que está claro es que hoy no nos sentimos agobiados en la Ruta N° 9 y, por lo tanto, no tenemos razones para decir que nos vamos a sentir agobiados en la Ruta N° 15 cuando tengamos la misma cantidad de camiones que actualmente hay en la Ruta N° 9.

En la segunda etapa, siete años después de haber terminado, en la hipótesis de máxima, la cantidad de camiones ascendería a 417 unidades de tránsito promedio diario. En esa situación, la Ruta N° 15 pasaría a ser de tránsito pesado, con similares características a otras rutas de calzada simple, como -entre otras- las Rutas Nos. 3, 5 y 8, que canalizan entre 1:100.000 y 2:000.000 toneladas netas por año. Acá estamos hablando de que la capacidad máxima de la planta de chips sería de 1:400.000 toneladas. Quiere decir que hoy hay rutas -como las Rutas Nos. 3, 5 y 8- que son arterias de carga del país, circulamos por ellas, y creo que en ninguna nos sentimos agobiados por la cantidad de camiones presentes. Agobiados nos empezamos a sentir cuando nos acercamos a la metrópolis; allí nos empezamos a sentir agobiados porque empieza la convergencia y los tránsitos son infinitamente más altos que los que estamos mencionando para el caso de La Paloma en la hipótesis de máxima.

Además, para que se dé la hipótesis de máxima es necesario tener el área forestal de respaldo. El área forestal de respaldo que hay para los próximos años, seguramente dará para la primera etapa, pero no para la segunda, porque a los árboles no los podemos hacer crecer a la velocidad que se nos ocurra. Por lo tanto, esa etapa no va a estar limitada porque uno diga que al cabo del séptimo año será de cierta manera por lo ocurrido anteriormente. No será así porque la materia prima no crece a esa velocidad.

En consecuencia, estamos inhibiendo una iniciativa del presente por las eventuales congestiones que podrían suceder a los siete años de vida del proyecto, que es más que siete años a partir de hoy. Por lo

tanto, me parece que no estamos teniendo en cuenta esas consideraciones.

Si hay un impacto en materia de tránsito, puede ser de circulación, pero no mayor que el que puede haber, por ejemplo, en avenida Italia con un giro a la izquierda. ¿Cómo es la situación aquí? Si el tránsito está claramente canalizado, si se viene por la Ruta N° 15 y si uno desea ir hacia el puerto, se toma un camino, y si quiere ir para La Paloma, toma por el otro lado. Es decir que los dos tránsitos están claramente identificados y son independientes.

¿Cuál es el único problema que puede haber? Que gracias al puerto, hay una rambla costanera, que va a seguir siendo el acceso portuario. Lo que puede suceder es que el trazado de conexión que se aprecia en el plano podría estar determinando un cambio para abrir una vía por la zona que señalo. Si ese es el impacto que causa, me parece que es sustancialmente menor.

Hay algunas obras que yo haría de todas formas si este proyecto se realizara. Por ejemplo, reforzaría la estructura del pavimento de la Ruta N° 15. ¿Porque lo precisa? Porque lo prevengo. Porque cuando pienso que a un pavimento le voy a poner más carga, vale la pena ponerle un refuerzo, no para aumentarle un poco la vida, sino para aumentársela muchísimo. El ingeniero Ponce de León conoce bien cómo varía la resistencia con la variación de la inercia. Por lo tanto, si eso fuera lo que hay que hacer, no me preocuparía.

En cuanto a los dos puentes sobre el arroyo Las Conchas, que son angostos, habría que ensancharlos o hacer el trazado alternativo. Pero esto habría que hacerlo con el puerto de graneles o sin él. Si no lo hemos hecho hasta la fecha fue porque no tuvimos presupuesto, porque nos agarró la "malaria" y no pudimos hacer todas las obras que queríamos. Entonces, seguramente habrá que hacer esas obras.

En este punto quiero recoger un concepto que he explicado varias veces al señor Diputado Barrios -la verdad es que ya lo estoy teniendo un poco como alumno; veo que aprendió bastante en estas tres o cuatro veces que nos hemos encontrado-, que es el referido al cargo a los usuarios.

El señor Diputado dice que acá va a haber un puerto que va a traer mucha carga, y le preocupa que como va a llevar mucha carga, va a consumir infraestructura, y el señor miembro interpelante considera que esa infraestructura la paga toda la sociedad. Lo que yo le he explicado -pero se nota que no he sido lo suficientemente claro- es que este país se puede dar el lujo de decir que es el único en América del Sur en donde los cargos a los usuarios son equivalentes a los servicios que estos reciben. Si bien eso es promedial y podrá haber situaciones que distorsionen el promedio, la verdad es que ese es un aspecto bien importante.

¿Qué quiere decir esto? Que si hay un camión circulando por una carretera -efectivamente, un camión rompe mucho la carretera-, con los cargos tributarios nacionales, departamentales, etcétera, que el camión, los autos y los ómnibus pagan a través del combustible, de los recargos de importación de los repuestos que pueden consumir, de las cubiertas, del lubricante y de distintos elementos, paga la infraestructura que usa. Si los cargos de los usuarios pagan la infraestructura que usan, entonces, la presencia de mayor cantidad de camiones no tiene que afectarnos a nosotros como sociedad, porque por el otro lado van siendo cargados. O sea que tenemos automóviles que seguramente consumen mucha menos infraestructura que los camiones y que hacen un subsidio cruzado entre el transporte automotor. Pero, en definitiva, lo interesante es que en el Uruguay el camión paga por lo que usa. El cargo a los usuarios es de 1,03, inclusive puede ser algo mayor; hay que hacer algunos ajustes por algunas consideraciones tributarias del año pasado, que todavía no tenemos prontos, pero esa es la situación del Uruguay. En general, en América el cargo de los usuarios es del orden de 0,5 ó 0,6, o sea que se paga mucho menos de lo que se consume. Por eso surgen los problemas de las infraestructuras, que motivaron, entre otras cosas, un acuerdo bien importante en el día de ayer entre los Presidentes de Brasil y Argentina sobre el tratamiento de la inversión en las cuentas públicas, que es un tema -dicho sea de paso- que hace varios años que predico por todo el continente.

Al tener esa situación de cargos a los usuarios, no tiene que preocupar a nadie el hecho de que haya más camiones. Si yo tuviera cargos a los usuarios de un 20% o 30%, ahí sí me tendría que preocupar, porque no sabría si están pagando o no la infraestructura que usan. Ahora, ¿cuál es la situación? La situación es que yo podría tener otras alternativas que fueran más económicas desde el punto de vista del costo general

del transporte. Por eso es que la semana pasada abrimos la licitación para la rehabilitación de los 1.127 kilómetros de vías férreas, porque eso nos permite tener una situación todavía más favorable que en el caso del transporte automotor. Entonces, reservemos la carretera para aquellas cargas que no son graneles; tal vez tengamos el otro modo, en competencia y en buenas condiciones para canalizar las cargas de graneles. En ese sentido, ese es otro de los elementos importantes que tiene La Paloma, porque no hay otros lugares donde haya, por lo menos, un derecho de vía -que es lo que existe hoy, de acceso a La Paloma desde Rocha-, y sí hay una vía hasta Rocha. Por lo tanto, el puerto de La Paloma tiene esa posibilidad, que no es menor: tiene acceso carretero, acceso ferroviario y, además, acceso fluviomarítimo.

Estos aspectos no son menores porque si uno mira el plano de la región y piensa en grande -como pensaban esos señores que tendieron el ferrocarril desde La Paloma hasta Santa Rosa del Cuareim, a Bella Unión; así era el proyecto de 1904 o de 1906-, y mira para el otro lado, donde hay un puerto de graneles de 12 metros -teniendo en cuenta que China está abierta al comercio del mundo, en las antípodas de nuestro continente y de nuestra zona; si nosotros vendemos graneles y tenemos que llevarlos al otro lado del mundo, tenemos que ir con los barcos cargados desde acá-, vemos esas líneas férreas, cruzando la mesopotamia, cruzando el río Uruguay, para poder salir con 12 metros, porque nunca van a poder salir con 12 metros desde Rosario, desde San Lorenzo, desde Campana, desde San Pedro ni desde ninguno de los puertos que están en el bajo Paraná. Entonces, miremos el asunto con la misma perspectiva que tenían aquellos señores en 1906, que no se achicaban al pensar en una línea desde La Paloma a Bella Unión.

Debemos pensar que este es nuestro momento, ¿o no lo estamos viendo? ¿Creemos que la soja ha pasado de US$ 120 la tonelada a US$ 320 por arte de magia? ¿Por qué ha subido así, extraordinariamente? ¿Es porque cambió la política arancelaria de la Unión Europea, porque cambió la política de los Estados Unidos, o porque acaba de entrar un gran jugador en la cancha que se llama China, que ha entrado al mercado de una forma muy importante? Y por otro lado, ha salido del mercado la proteína de origen animal debido a la vaca loca; esa proteína animal que iba a la acuicultura, a la avicultura, a la cría de porcinos, a la alimentación de ganado, está saliendo y se está quemando en los hornos de cemento pórtland de Europa por el terror de la vaca loca. La vaca loca y China en el mercado están provocando la suba de los productos. Por eso es que hay una bonanza agrícola en el Uruguay y en toda esta región. Y por eso es que hay una rentabilidad del 400% en dólares en seis meses en cualquier cultivo de soja. Y como hay una bonanza, no tenemos que hacer lo de los bolivianos, que están sacando la soja en camión, porque el precio da, llevándola arriba de los Andes para sacarla por el puerto de Matarani en Perú. Entonces, tenemos que aprovechar estas circunstancias del mercado para venir y poner una pica en Flandes, y hacer en el puerto de La Paloma lo que hace cien años que estamos debiendo: poner al país en el mundo y hacerlo competitivo.

Voy a aprovechar para pasar a los señores Diputados algunos números que me parecen muy reveladores.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si me permite, señor Diputado, voy a terminar con esta exposición, porque me parece que es interesante.

Yo digo que todas esas razones a las cuales estoy haciendo mención son las que nos van a permitir abatir algunos precios, que no son menores. ¿Saben cuánto cuesta el flete para el otro lado del mundo?

En 1998 un flete de una tonelada de eucaliptos origen Chile, destino Japón, costaba US$ 13. En el año 2000, US$ 24, y todavía no teníamos este tema de la suba de las tarifas marítimas. Hoy, estamos en un 200% arriba de las tarifas.

¿Cómo es el asunto? El producto que hoy vale US$ 30 FOB en el puerto en rolos tiene que bancar US$ 40 de transporte. Entonces, ¡si será importante que ese elemento que vale US$ 40 se minimice! ¿Cómo se minimiza? Usando eficientemente las bodegas de los barcos. Y para usar eficientemente las bodegas de los barcos hay que tener calado, porque si no, no tenemos un transporte eficiente y hay que pagar US$ 40 o más para ir a Japón. Creo, entonces, que estos son temas muy sustanciales en la vida económi-

ca del país que implican mirar, estudiar, hacer un análisis profundo.

Señor Presidente: he hecho una exposición un poco desordenada, pero creo que ha dado la idea general de todo este tema. Por tanto, ahora voy a pasar a contestar las preguntas formuladas. Supongo que las que están aquí son las que me formularon, aunque se leyeron por partes.

En cuanto a la relación con el Parlamento, se me pregunta por qué no accedí al pedido de postergación hecho por el Parlamento a través de una formal resolución de la Comisión Permanente. Creo que ya lo expliqué; se pidió un mes, se dieron quince días y en ese tiempo se procesaron varias reuniones. Al día siguiente de la sesión de la Comisión Permanente, concurrí a la Junta Departamental de Rocha, donde mantuvimos una larga reunión, como de cuatro horas. A la semana siguiente tuvimos una reunión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de acuerdo con lo que había resuelto la Junta Departamental de Rocha, con dos Ediles del Partido Nacional, dos del Partido Colorado y uno del Frente Amplio, y con legisladores de los tres Partidos. Estuvimos hablando de una cantidad de temas y muchas de las inquietudes planteadas fueron recogidas en las aclaraciones.

Una de ellas fue que el contrato de Puerto Graneles no fuera una vía obtusa para acceder al puerto de aguas profundas. Otra fue lo que planteó el señor Diputado interpelante en el sentido de tener la seguridad de que la ambigüedad del texto no diera lugar a interpretaciones erróneas. Esto no solamente fue recogido allí, sino que hubo otra más, porque lo que parecía lógico era que fuera todo en valores actualizados. Tal vez para los que no están en el tema sea difícil de entender, pero el señor Diputado Barrios sabe que se eliminaron tres hectáreas del proyecto, que tal como se había convocado en primera instancia, tomaba parte de la playa. La verdad es que eso nos parece una macana; no veo nada pecaminoso en que en una licitación algo se remueva porque se considera que no es adecuado. Habría sido peor haberlo mantenido y haberlo dejado para adelante. Creo que fue una buena cosa que, inclusive, cuenta con el aporte de algún morador de la zona que nos hacía algunos comentarios al respecto.

Segunda pregunta: "¿Estudió el Ministerio lugares alternativos de ubicación de la cabecera de la cinta? Si es así: ¿cuáles, y por qué se descartaron?".

En primer lugar, creo que hay que recalcar que esta es una iniciativa privada. Por lo tanto, no hacemos estudios alternativos de otras localizaciones. Si alguien quiere hacerlo y presentar un proyecto, no hay ningún tipo de inconveniente, pero no lo han hecho. Se ha presentado en este lugar. ¿Por qué? Porque el puerto ya existe y hay una ley que lo consagra. Si se trata de orientaciones en cuanto a la localización de la cinta dentro de la propia zona insular, digo que no porque la cinta está orientada en función de la rosa de los vientos. La rosa de los vientos está orientada de tal forma que cuando el barco está haciendo la carga oriente hacia los vientos dominantes de la zona. Por lo tanto, la localización lógica es esa.

Cuando estábamos elucubrando el puerto de aguas profundas, inclusive en algunos anteproyectos que llegó a producir la empresa IBERINSA, que hizo tres -los que no coinciden, precisamente, con la distribución en planta que mostró el señor Diputado Ponce de León, sino que es otra totalmente distinta-, decíamos: "Bueno, muy bien; en este puerto, las facilidades para graneles". Claro; en ese caso, serían cintas transportadoras ubicadas en aguas protegidas y habría tenido otra localización. Y nada quita para ello, porque con el éxito que hay actualmente con el tema granos y la perspectiva del mercado durante los próximos tres o cuatro años, me animaría a decir que es muy probable que podamos tener algún otro interesado que venga a hacer una explotación de este tipo y se encuentre entre esta iniciativa y otra una sinergia complementaria.

La tercera pregunta es la siguiente: "Se ha afirmado que La Paloma es la localización más conveniente desde el punto de vista del proyecto y sus promotores; ¿lo es igualmente para el país y la comunidad local?".

Yo creo que lo es; es una descentralización portuaria, cometido que establece la ley de puertos. Es una oportunidad que tiene el país, que es el frente atlántico, hoy en día no utilizado. Considero que es una buena localización para el desarrollo de la zona este del país, no solamente de la madera, sino también de otros productos. Cada producto tendrá su limitación en cuanto al manejo ambiental que corres-

ponda. Para la ilmenita, será la ilmenita; para el titanio, será el titanio; para el arroz, el arroz, y para lo que sea, lo que sea, pero siempre habrá que cumplir con los estándares de buena calidad que tiene que tener un puerto, ya sea que esté en La Paloma o en el medio del campo.

Porque, además, no hay que olvidar que hoy los problemas están en el origen. No nos reciben en destino si no hay certificado de calidad de origen. Por ejemplo, en materia sanitaria, ¿ustedes creen que si no hay certificación sanitaria alguien va a aceptar chips de Uruguay entrando a Japón para que por esa vía entren los virus a la economía japonesa?

Seguramente que no. Somos nosotros los que tenemos que cumplir con los estándares de calidad para que nos compren. Entonces, no hay duda de que es conveniente para el país. Comprendo que la comunidad local se haga esa reflexión que decíamos hace un rato: es un vecino nuevo y no sé cómo es. Esto es comprensible, pero creo que puede ser buen vecino, inclusive mejor que el que tenía, y que puede traer una cantidad de aportes a la vida de La Paloma.

"¿Hay elementos objetivos que indiquen que otra localización haría inviable el proyecto?". Sí, seguramente. Entre las cosas que comentaba al señor Diputado interpelante, mencioné que hay que tener en cuenta qué pasaría con los chips si se instalara la planta de chips fuera de la zona portuaria; imaginemos que se instala en la Ruta N° 15, en el empalme a La Pedrera, por ejemplo, entre la Ruta N° 10 y Rocha. En este caso, los chips se esponjan. Por lo tanto, si la madera cuando llega a un metro cúbico sólido pesa, más o menos, una tonelada, cuando pasa a ser chip resulta que está en la mitad o menos. Entonces, si hiciéramos eso, ¿qué pasaría con los camiones? Tendríamos el doble de camiones circulando que los que tendríamos si los troncos entraran directamente al puerto, porque esos camiones estarían haciendo lo mismo que no queremos que haga el barco: transportar huecos. Por lo tanto, tendríamos el mismo tránsito en la Ruta N° 15, porque la madera tendría que llegar igual, digamos al medio de la Ruta N° 15, y tendríamos el triple de movimiento porque estaríamos transportando huecos desde la chipera que estuviera sobre la Ruta N° 15 a la terminal portuaria.

Por esa misma razón es que en este momento se acaba de presentar una de las empresas -compró el pliego en La Paloma, pero es del puerto de Montevideo- para hacer el almacenamiento de rolos, el chipeo y la carga de los barcos adentro del puerto, en lugar de hacer como Euforest, que está chipeando afuera y transportando los huecos para el puerto, como han sido los embarques que los Diputados han visto. En M'Bopicuá bien que las pilas de chips no están lejos, sino al lado del muelle. Es un tema de economía de transporte, un tema sencillo. Molestaríamos más a la comunidad local si le pusiéramos lejos la chipera.

Además, esos aspectos lo que hacen es agregar costos, y costo que se le vaya agregando es costo que va inviabilizando progresivamente el proyecto; si dijéramos que lo que está anclado es la rentabilidad del proyecto, creo que el inversor realmente va a requerir la rentabilidad que le exige a su inversión. Lo que más me preocupa es que el que paga es el último que está en la cadena; el que produce, el que va a pagar todo costo extra que pongamos -llámese transporte extra, canon, régimen tributario ordinario o como se quiera llamar-, el que siempre termina pagando, es el usuario.

Creo que si a este proyecto, tal como fue planteado, le agregamos costos, lo tornamos inviable, y es así. Considero que una alteración de un 10% o de un 20% en menos de los ingresos o en más de los costos -lo cual es más o menos equivalente- inviabiliza el proyecto.

Se preguntó: "En 1998-99 se asignaban, a un puerto mucho más ambicioso (contenedores, chips, carga general, granos, pesca) un área terrestre de 50 hectáreas. ¿No considera el señor Ministro la concesión de 27 hectáreas, por 50 años, como una fuerte afectación al desarrollo portuario futuro?". Acá decimos que nos comprometemos a que haya 27 hectáreas para que se muevan graneles, pero la verdad es que de esas 27 hectáreas estamos comprometiendo las 6 hectáreas de la península -que son necesarias-, las 3 hectáreas de la zona ístmica -son 9 hectáreas- y unas 12 hectáreas, más o menos, que son las de la primera chipera. Y todo lo demás que se vaya pidiendo resulta que es sobre la base de que efectivamente se necesite, o sea que ese terreno de la Intendencia que en la primera etapa no se precisa, la verdad es que no tienen por qué pedirlo desde el vamos.

Lo que sí estamos diciendo nosotros es que si ustedes precisan tener las 27 hectáreas sepan, enton-

ces, que van a estar, pero el asunto -el pliego lo establece claramente- es que se van dando las áreas en la medida en que se van necesitando. Ahora es una cantidad excesiva. Es un tema que en algún momento el señor Diputado interpelante ha manejado diciendo: "Yo considero que la verdad es que es demasiada área la que están pidiendo, señor Presidente, para hacer una planta de chips". Y acá tengo cuatro cálculos distintos. Uno de ellos realizado por la Gerencia de Puertos, en donde se hacen una serie de consideraciones y se llega a la conclusión de que para tener dos meses de stock de chips y, por lo tanto, dos meses de...

(Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Perdón, señor Ministro, pero ha llegado a la Mesa una moción de orden presentada por el señor Diputado Bayardi, en la que se propone que se prorrogue el término de la sesión.

De acuerdo con el Reglamento de la Cámara, para aprobarla se necesita mayoría en quórum máximo, es decir, la presencia de cincuenta señores legisladores en Sala. La moción no ha sido puesta en consideración porque no ha habido ese número de legisladores.

SEÑOR BAYARDI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BAYARDI.- Señor Presidente: soy el firmante de la moción y, obviamente, la hice llegar a la Mesa y quería expresarla como tal. Al Presidente le consta que algo del Reglamento conozco, y como en realidad al señor Ministro se le formularon veinticinco preguntas por parte de los interpelantes y recién está contestando la cuarta, le falta responder veintiuna. La interpelación y las explicaciones que da el Ministro han sido ilustrativas. Por tanto, entendemos que mientras el señor Ministro termina su exposición y dando por descontada la voluntad de los legisladores -que se descortican por aprender e ilustrarse-, querríamos que se llamara a Sala, porque descuento que los legisladores, en su interés, van a entrar raudos para llegar a ser cincuenta y poder votar.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Queda claro a la Cámara que en la medida en que haya cincuenta señores legisladores en Sala se someterá a consideración la moción presentada por el señor Diputado Bayardi.

Puede proseguir el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Decía que entonces teníamos varios cálculos con relación a los cuales para dos meses de acopio de chips y dos meses de acopio de rolos, la verdad es que las áreas eran las previstas: 14 hectáreas para la primera etapa y una cantidad adicional para la otra. Esto se puede leer aquí. Cuando el señor Diputado Rossi me convocó a la Comisión Permanente pensé que era un tema que no tenía importancia, pero después vi que era un asunto trascendente. En cuanto al área de chips, 4 pilas de 1,5 hectáreas cada una. Eso totaliza 6 hectáreas con una altura de 20 metros. El área de chipeado, una hectárea por cada chipera. Hay dos chiperas en la hipótesis de máxima, que son 2 hectáreas. En el área de almacenaje, suponemos dos meses de stock; si hablamos de una planta de 1:400.000 toneladas por año, dos meses implica 240.000 toneladas de stock; 425.000 metros cúbicos estéreo con altura de 6 metros de acopio, distribuidos en 3 pilas de 2,40, calles de 3 metros, tres pilas de 2,40 y calles de 7 metros de circulación, más o menos da 86,4 metros cúbicos por metro lineal. Todo esto da 8.640 metros cúbicos estéreo en 2.440 metros cuadrados; esto significa 3,54 metros cúbicos estéreo por metro cuadrado. Por lo tanto, 425.000 metros cúbicos estéreo implica 12,1 hectáreas. O sea que tendríamos 12,1 hectáreas más 6 hectáreas, más 2 hectáreas: ahí estamos en 20,1 hectáreas. Si tuviéramos un terreno ideal de forma que fuera utilizable íntegramente, tendríamos algo más de 20 hectáreas.

Si ahora resulta que nos acordamos de que adentro de ese predio tenemos una vía férrea, si nos acordamos de que adentro de ese predio tenemos calles de circulación principal, si nos acordamos de que adentro de ese predio está previsto tener cinturones verdes para no alterar la paisajística, y si además nos acordamos de que adentro de alguna de esas áreas, por la propia forma, por esos triángulos oblongos, hay lugares que no son aprovechables, la verdad es que no parece que una diferencia de 3 hectáreas sea excesivamente importante. Esto que acabo de contar es el cálculo hecho por mí. También tengo el estudio

realizado por el ingeniero Colon, Director Gerente de Puertos, que arroja los siguientes datos: área para acopio de astillas y arranque de cinta transportadora al puesto de atraque, 6,5 hectáreas; área para el servicio, 2 hectáreas; área de cada planta de astillado, 1 hectárea; saldo de área para acopio de rollizos, 16,5 hectáreas; área total neta para acopio de rollizos de primera y segunda etapa, descontado el cinturón verde y la circulación perimetral de acceso a la terminal, 14,5 hectáreas; área neta para acopio de rollizos en primera etapa, descontando cinturón verde y circulaciones, 7,5 hectáreas, etcétera.

En definitiva, se llega al mismo número.

Por otro lado, tengo una cifra para acopios de 5 metros y para acopios de 8 metros; son distintas soluciones con diferentes configuraciones de calles y de atados de acopio, que siempre son de a 3. Tenemos 6 hectáreas de las filas antes de la cinta transportadora, 2 hectáreas del istmo que estamos viendo, por donde estarían los edificios y la cinta de tierra, 1 hectárea para cada una de las chipeadoras y 16,7 hectáreas de rollizos para las dos etapas. Tenemos un cálculo hecho sobre otra medida en la cual trabaja el mundo forestal, que son números de tiras por hectárea, y ello concluye en que el área requerida para la capacidad de producción son 16,7 hectáreas. Por lo tanto, 16,7 hectáreas más las 2 hectáreas de las chiperas, más las 2,1 hectáreas, más las 6 hectáreas, son 28 hectáreas.

No importa de dónde sean los estudios, la verdad es que todo el mundo coincide en que para producir 1:400.000 toneladas por año de chips hay que tener más o menos esa superficie.

Si el dibujo del puerto de aguas profundas no tenía esa superficie, me disculpo por la ilustración, pero no por esto; el dibujo era un tentativo de lo que se podía hacer hacia el futuro. Se trataba de dar la idea al interesado de que esas eran las aspiraciones que el Estado uruguayo tenía para cumplir con relación al puerto de La Paloma.

El tema de los cincuenta años lo dejo de lado porque creo que ya lo expliqué bastante. Hablé de la cantidad de hectáreas y no creo que esto sea una fuerte afectación al desarrollo portuario futuro, por las razones que también expresé anteriormente.

SEÑOR BAYARDI.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR BAYARDI.- Señor Presidente: obviamente, no se ha logrado que los señores legisladores ingresaran a Sala a los efectos de seguir de cerca la información que nos está aportando el señor Ministro. Quedan tres minutos para la finalización de la sesión. Dado que no hay cincuenta señores Diputados en Sala, la Mesa está obligada a levantar la sesión a la hora 24.

Para que el señor Ministro redondee la primera parte de su exposición, queremos anunciar -nobleza obliga- que en el día de mañana presentaremos una moción para convocarlo nuevamente a Sala a fin de que nos conteste las otras veinte preguntas que van a quedar sin respuesta en la noche de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Cuando se vote la moción anunciada por el señor Diputado Bayardi, la Mesa procederá como corresponde.

Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: no creo que haya afectación del desarrollo futuro. Si acá hubiese un puerto de aguas profundas, está claro que las más de 80 hectáreas que hay, sumadas a todas las de ganadería, tendrían que estar incorporadas al desarrollo portuario. Un puerto de gran tamaño necesita un área de tierra importante para que no le pase lo que le está sucediendo a Montevideo, que está apretado.

En 1998, el Ministerio excluía del uso portuario la totalidad de los terrenos linderos a la Bahía Grande, por entenderlo de afectación turística. Se pregunta por qué se cambió ese criterio y se pasó a uso de este proyecto industrial y de estiba toda una zona de la bahía y qué opinión tienen el Ministerio de Turismo y la Intendencia Municipal de Rocha. Aquí estamos haciendo referencia al tema de las 3 hectáreas que estaban afectando la bahía, y que se retiró. ¿O estamos haciendo referencia a la parte de costa que está entre esa zona y la costanera? Si estamos hablando de eso, esa es una parte que está fuera de la playa, de la costa. Hoy es un estacionamiento del puerto; es el

estacionamiento que está del otro lado de la calle. Por lo tanto, no tiene una utilidad mayor.

(Interrupción del señor Representante Ponce de León)

——No; en realidad me parece que en ese momento estábamos orientando el puerto...

(Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE (Amorín Batlle).- Habiendo llegado la hora reglamentaria, se levanta la sesión.

(Es la hora 24)

Dr. JOSÉ AMORÍN BATLLE

PRESIDENTE

Dra. Margarita Reyes Galván

Secretaria Relatora

Dr. Horacio D. Catalurda

Secretario Redactor

Mario Tolosa

Director del Cuerpo de Taquígrafos

Dep. Legal N° 322.569/01
Impreso en la División Ediciones
de la Cámara de Representantes